



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	1

**TERCEIRA SECRETARIA
DIRETORIA LEGISLATIVA
DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO
SETOR DE TAQUIGRAFIA
SETOR DE TRAMITAÇÃO, ATA E SÚMULA
1ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 7ª LEGISLATURA
ATA CIRCUNSTANCIADA DA 41ª
(QUADRAGÉSIMA PRIMEIRA)
SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO
GERAL PARA DEBATER MOBILIDADE URBANA:
DESAFIOS E PROPOSTAS
EM 14 DE MAIO DE 2015.**

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Está aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

Em razão da aprovação do Requerimento nº 452, de 2015, de autoria do Deputado Chico Leite, a sessão ordinária fica transformada em comissão geral para debate do tema Mobilidade Urbana: Desafios e Propostas.

(A sessão transforma-se em comissão geral.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Esta Presidência vai suspender os trabalhos até que os convidados e os Deputados cheguem.

Está suspensa a sessão.

(Suspensa às 15h07min, a comissão geral é reaberta às 16h16min.)

(Assume a Presidência o Deputado Chico Leite.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Boa tarde, senhoras e senhores.



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	2

Tenho a honra de, sob a proteção de Deus, reiniciar os trabalhos deste plenário com a comissão geral para debater o tema Mobilidade Urbana: Desafios e Propostas.

Início pela composição da Mesa. Convido a tomar assento o Sr. Secretário de Estado de Mobilidade do Distrito Federal, Carlos Tomé; o Sr. Conselheiro da ONG Rodas da Paz, Pérsio Davison; o Sr. Presidente do Metrô, Marcelo Dourado; o Sr. Diretor Executivo da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos, Rodrigo Vilaça.

Antes de dar início aos nossos trabalhos formais, convido todos que queiram ficar mais próximos a ocuparem os assentos aqui da frente – essa é uma característica da comissão geral.

Eu queria também anunciar a presença dos colegas Deputado Wasny de Roure, Deputado Chico Vigilante... Por aqui também passou o Deputado Prof. Reginaldo Veras, que teve de ir à Executiva Nacional do PDT, em São Paulo, e deixou as suas recomendações, as suas solidariedades. Também aqui entre nós o Deputado Juarezão. Quero agradecer imensamente a presença dos colegas aqui. Esse é o prestígio do tema.

Também quero saudar aqueles que aqui estão defendendo os seus direitos, todas as pessoas que aqui estão na defesa da regularização dos condomínios. Vejo aqui algumas placas. Sejam bem-vindos entre nós. Eu quero fazer o registro delas. Uma diz: "Vê Lago Norte Prive II. Nos ajude." "Regularização já. Jardim Botânico." Uma outra diz: "Mandato é compromisso. Cumpra o seu papel." Uma penúltima diz: "Por que gastar dinheiro derrubando quando pode arrecadar regularizando?" E a outra faixa diz: "Srs. Deputados, se a Câmara não olha para os problemas fundiários, torna-se cúmplice das invasões." Sejam bem-vindos. Esta é uma Casa exatamente para debater direitos e obrigações. Sejam bem-vindos entre nós.

Eu gostaria de dar início aos nossos trabalhos, se me permitem, fazendo um agradecimento muito especial ao Dr. Marcelo Dourado e a sua assessoria, que foram, na realidade, os inspiradores deste debate. Eu acho excelente que o gestor público inicie as suas tarefas, que não são pequenas – eu acho que a mobilidade é, talvez, hoje, um dos maiores problemas que enfrentamos –, fazendo o debate com a comunidade, com as entidades que têm responsabilidade sobre a causa, que querem debater direitos... enfim, que não se achem proprietários da verdade e coloquem em discussão a sua proposta. Parabéns, Dr. Marcelo Dourado!



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	3

O professor português José Mendes diz que a dimensão do sucesso de uma cidade pode ser medida pelo seu nível de sustentabilidade.

O conceito de sustentabilidade mais conhecido é o que remete ao padrão de desenvolvimento que satisfaz as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir as suas próprias necessidades.

Sendo um pouco mais específico, creio que não é possível alcançar um desenvolvimento sustentável sem alcançar as dimensões econômica (investimentos e atividades produtivas), social (trabalhadores, estudantes, pessoas com dificuldade de locomoção etc.) e ambiental (poluição do ar e sonora, conservação dos recursos naturais, produção energética etc.).

Portanto, a cidade sustentável é aquela que se preocupa com as incidências ambientais e energéticas da própria condição humana, bem como com as condições de vida de sua gente e que faz refletir essa prioridade na estrutura, nos processos e nas atitudes. O desenho urbano sustentável remete, sobretudo – permitam-me –, às questões do uso do solo e expansão urbana, da energia e da mobilidade.

Quanto ao planejamento do solo, a sustentabilidade remete a uma cidade mais compacta, densa, com sobreposição de usos, além de um sistema de transporte público eficiente, segundo apontam os especialistas. Esse desenho encoraja os deslocamentos a pé e de bicicleta, muito especialmente, tendo como consequência um menor consumo de energia, a redução das emissões de poluentes e a interação social, com um maior nível de segurança.

No campo energético, o grande desafio é substituir as matrizes atuais por formas mais eficientes. Os veículos à combustão interna são alimentados por combustíveis fósseis, responsáveis pela emissão de dióxido de carbono, óxido de azoto, monóxido de carbono, oxônio, benzeno, além de ruídos que ultrapassam 70 decibéis e comprometem a saúde humana.

O problema mais visível nas cidades, no que tange à sustentabilidade, especialmente no Distrito Federal, é o da mobilidade. Não digo que seja o maior problema, é um dos maiores e é o mais visível em virtude das nossas mais elevadas taxas de motorização, associadas à preferência visível pelo transporte motorizado individual em detrimento do transporte coletivo. Aqui todos se lembram dessa frase dita durante anos, um grande desafio para a sociedade civil, para as instituições: o Distrito Federal era formado de cabeça, tronco e rodas. O grande desafio dessa audiência é superar isso. E as rodas – acrescenta o professor Pérsio – são travadas, o que é pior ainda.



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	4

As ideias mais fortes serão efetivamente desenvolvidas aqui, como o incentivo especialmente às formas alternativas, como as bicicletas, os chamados modos suaves – nós não vamos, evidentemente, operar sobre maiores detalhes – e as inovações, que envolvem a completa integração dos sistemas de transporte, de modo que para cada trecho seja utilizado o modo mais adequado: automóvel, ônibus, metrô, bicicleta, caminhada.

Eu tenho uma opinião de que nós só iniciamos o enfrentamento desse grande desafio se nós optarmos pelo transporte, ou pela forma de ação coletiva, ao invés da individual. Isso quer dizer, por exemplo, ao contrário do que fizeram alguns dos nossos estadistas no passado ao optarem pelo trilho, em vez da roda. Isso me parece muito claro. Agora, não se optou por isso, porque o transporte era melhor para os maus empresários, que recebiam – nunca houve, por exemplo, uma licitação no passado. Sempre faziam o que queriam. Não era o direito dos usuários, era efetivamente, e lamentavelmente, o direito daqueles que detinham as precárias permissões para atuar. Então, o trilho é coletivo. Essa é uma diferença sensível e isso remonta, evidentemente, às políticas da metade do século passado. Inclusive, na construção da nossa cidade.

O segundo é que optemos pelos chamados modos suaves, muito especialmente, a bicicleta.

O terceiro é que não nos esqueçamos da acessibilidade. Uma cidade em que alguns não podem exercer efetivamente o direito de ir e vir porque têm dificuldades no plano da mobilidade é uma cidade ainda extremamente atrasada. Então, o terceiro ponto na minha avaliação é a acessibilidade. Evidentemente que nós temos detalhes que melhorariam, como a descentralização dos empregos. Hoje as pessoas moram nas cidades e vêm ao Plano Piloto ou às regiões centrais para trabalhar. É impossível ter uma cidade com mobilidade assim. Nós precisávamos reduzir efetivamente as cargas de tráfego nos horários críticos.

Eu só tenho uma crítica profunda às hipóteses de individualização, que são aquelas em que o Poder Público possa, em vez de oferecer oportunidades e esclarecer as vantagens, forçar o cidadão a uma cultura que ele não tem. Se, em vez de dar força ao transporte coletivo, só duplicam vias, se está chamando mais transporte individual. Evidente! Nesse particular, não consigo entender que possa ser uma alternativa aquele estabelecimento de horários, como se faz hoje em São Paulo e, lamentavelmente, em algumas cidades do País. Essa não é a nossa alternativa.

Eu só dei ingresso ao tema colocando as alternativas – algumas, é claro. Penso que o ideal é que comecemos o debate.



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	5

Aqui se fixam, pelo Regimento, cinco minutos para cada um dos palestrantes. É claro que não vamos contar isso a conta-gotas, como dizia Nelson Hungria. Ninguém vai fazer isso – é evidente –, para que todos possam se manifestar, até mesmo alguns que estão na plateia. Mas, quanto mais sintéticos pudermos ser, melhor.

Se me permitem o Dr. Marcelo Dourado e o Secretário Carlos Tomé, além do Dr. Rodrigo Vilaça, quero iniciar com as proposições, pela sua representação aqui da sociedade civil, do Dr. Pêrsio Davison. O senhor tem o uso da palavra; fique à vontade; o tempo é esse. Quanto mais sintético, melhor, mas a palavra é de V.Exa.

SR. PÉRSIO DAVISON – Agradeço, em nome da Rodas da Paz, a oportunidade de compor esta Mesa, ao Deputado Chico Leite. Quero dizer da minha satisfação de esta Mesa, que para mim é muito importante, contar com o Dr. Marcelo Dourado, Presidente do Metrô; com o Secretário Carlos Tomé, da Secretaria da Mobilidade, e com um antigo amigo, Rodrigo Vilaça, com cujo pai tive a satisfação de trabalhar há muitos anos e que foi um exemplo para mim. Não sei se estou quebrando o protocolo, mas eu gostaria de dizer da minha satisfação em tê-lo conosco na Mesa.

Eu gostaria de iniciar fazendo uma referência a um relatório de resultados de avaliação dos serviços feito pela Companhia do Metrô de Brasília, em relação ao ano de 2014. Nesse relatório, indo direto, há um levantamento que mostra que 2,2% dos usuários do metrô usam o serviço, chegando a esse meio de mobilidade por meio de bicicleta. O dado não identifica se transporta ou não a bicicleta no ambiente dos veículos, mas mostra que há uma prevalência desses usuários no contexto de destinação ao trabalho. Na média do metrô – os dados me parecem ser estes –, cerca de 57% tem a finalidade do trabalho e 72% têm a finalidade de trabalho quando vêm na bicicleta, o que mostra a importância da integração dos diferentes modais na cidade.

Outro aspecto que há é que esses que acessam o sistema do metrô por bicicleta consideram o serviço bom – cerca de 65%. Isso mostra que, apesar de não termos ainda uma política amigável, incentivadora do uso da bicicleta e da integração entre modais – pretende-se suplantando essa dificuldade nas políticas que estão sendo conduzidas pelo atual governo –, existe uma visão de satisfação dessa possibilidade de integração.

Acho interessante ressaltar também que o estudo mostra que 11% se utilizam da bicicleta, nessa integração, para o estudo e 11,6%, para outras atividades, que não o trabalho.



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	6

A primeira constatação rápida que podemos tirar desse estudo feito pela Companhia do Metrô do Distrito Federal é de que existe uma oportunidade grande a ser desenvolvida nessa integração, e essa é uma oportunidade que temos de – tendo esse eixo estabelecido e com os projetos que estão sendo colocados pelo Presidente Marcelo Dourado, de expansão até o final da Asa Norte – ter, em conjunto, uma política de integração na lógica das conclusões que o Deputado Chico Leite apresenta, de por que temos de transformar a realidade da mobilidade de Brasília.

Acho que essa pesquisa é um dado interessante de entrada no tema. A Rodas da Paz gostaria que, nas demais pesquisas que se façam sobre mobilidade, não só do metrô, inclua-se o tema da mobilidade por bicicleta e que se levantem também os desejos de origem e destino e as necessidades.

Então, um ponto que a gente verificou em uma pesquisa que a Rodas fez, em diálogo com a equipe do Marcelo Dourado, foi o seguinte: se eu pegar o eixo do metrô na cidade de Taguatinga, não terei nenhum ponto que saia distante mais que cinco quilômetros das estações do metrô. Isso significa dizer que eu poderia ter um acesso, em uma visão de integração de modais, por bicicleta, porque é uma cidade plana, e que cinco quilômetros de bicicleta não é um esforço – eu diria – significativo para o normal das pessoas, mas seria um esforço de tempo se fosse uma caminhada a pé. Significa também que eu posso ter uma visão de integração com esse eixo modal, sem que necessariamente eu tenha de trabalhar em aspectos mais custosos como, por exemplo, no transporte coletivo por ônibus ou outros que se apresentem.

Então, dentro da lógica de se ter a sustentabilidade e uma melhor integração da cidade, já que a bicicleta é integrativa e permite um melhor convívio, esta visão de se trabalhar desde já nas expansões que se pretende dessas grandes linhas de integração é a de se colocar sempre a visão da bicicleta como uma oportunidade necessária para a melhor humanização da nossa cidade.

Outro aspecto que se coloca é que, por ser inicial, no contexto da nossa cultura – eu diria do Brasil – e da nossa realidade – eu diria de Brasília –, o uso da bicicleta, ainda se carece de uma visão de educação no contexto da mobilidade, como também se carece da visão de uma realidade de estrutura amigável. Eu tenho que ter uma estrutura cicloviária amigável ao uso. Isso significa dizer que eu teria de ter sinalização, espaços de estacionamento adequados, fiscalizados, cobertos, e não ver a bicicleta como algo menor ou de uma população aparentemente de menor renda. Desses trabalhadores que estamos colocando nessa pesquisa feita pela Companhia do Metrô, 72% têm uma renda entre mil e 3.200 reais, o que mostra que são trabalhadores, em sua grande maioria... A maior parte entre 17, 18 até 46 anos



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	7

de idade. Então, isso mostra um potencial muito grande, se houver uma política de incentivo e de favorecimento a esse tipo de transporte.

Outro aspecto que consideramos importante – e eu louvo a presença da Professora Maria Rosa, que é uma defensora, na correitoria da UnB, do sistema dos trilhos – localiza-se na visão de que não podemos nos balizar, evidentemente, em uma mobilidade, como o Deputado coloca, apenas de carros. Temos que ter também a visão de que o transporte coletivo não pode estar se balizando também no sistema de ônibus. Temos que ter uma adequação à intensidade dos eixos. Temos tecnologia adequada para diferentes eixos, desde o metrô até um transporte de vizinhança, até uma bicicleta e o caminhar do pedestre, como foi colocado pelo Deputado, em sua fala introdutória.

Então, o aspecto que consideramos importante é que não cabe apenas a visão setorial na definição da necessária infraestrutura de uma cidade. Temos que ter uma visão de sistema de mobilidade, em que há não só a visão do espaço, mas, fundamentalmente, a necessidade de uso de instrumentos de infraestrutura adequada à intensidade dessa mobilidade.

Entram aí dois ou três aspectos que são essenciais: a questão da integração entre os diferentes modais de forma adequada e a questão da tarifa unificada, quando se coloca a questão dos sistemas de ônibus – isso foi um pouco o debate que houve aqui, antes desta reunião –, o que significa que a lógica que temos no transporte coletivo das nossas cidades se baliza na roleta. Ou seja, a lógica é do empresário. A lógica não é do usuário. A lógica não é na satisfação e no benefício da qualidade da mobilidade por parte do usuário. Eu não lembro agora em que contexto, mas indaguei ao ex-presidente da TCB por que não tínhamos, na proposta elaborada, a visão de uma bacia central. Na verdade, fez-se uma política de bacias, mas não há uma bacia central, que seria o Plano Piloto, essa área mais central da cidade. Na verdade, é uma lógica do lucro, da roleta. Por quê? Porque são áreas densas de ocupação. Então, se alguém quiser pegar um ônibus na W3 pela manhã ou pelo final da tarde, vai ver quatro ou cinco ônibus, um atrás do outro, com a inscrição W3 Sul, e até vai estranhar por que vem um atrás do outro para a W3 Sul. Por quê? Porque as origens deles são de diferentes destinos. Então, eu não tenho a visão da integração. Se eu tivesse a visão da integração, eu poderia ter muito menos ônibus, eu não teria o acúmulo de pessoas aguardando o transporte em chuva ou sol ou em situação inadequada, nem ônibus semiutilizados em sua capacidade de atendimento. Por quê? Porque a lógica seria essa integração em pontos de distribuição. E um aspecto que eu acho relevante nessa lógica também é que, de quem utiliza esses ônibus nos horários mais intensos, há uma prevalência feminina,



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	8

porque são aquelas pessoas do comércio ou empregadas domésticas que têm menor renda e que não têm o veículo individual.

Eu não vou me estender muito, acho que há muitos outros pontos que poderiam ser abordados, mas eu sempre penso que Brasília foi um referencial no Brasil e foi um referencial no mundo pela sua proposta de urbanismo, pela sua proposta de inovação. Veio num contexto de um planejamento dos anos 1950, início dos anos 1950, meados dos anos 1950, na lógica rodoviarista, que era da indústria automobilística que se implantava no País. Isso não significa dizer que a lógica da cidade é apenas o veículo individual como mobilidade; os espaços foram colocados, e se ficou num certo monoteísmo no transporte individual, cada um através dos seus próprios veículos. E se faz o discurso de que, se eu fizesse uma forma, um sistema de mobilidade diferente, o custo não seria compatível, por exemplo: uso dos trilhos, a extensão do metrô, metrô leve ou mesmo questões técnicas de implantação.

O que eu lembro é que, quando eu falo do transporte individual, eu falo apenas no custo da implantação das pistas. Os demais custos ou são pagos pela sociedade através de outros tributos ou são pagos pelo indivíduo na aquisição dos seus veículos. Quando eu falo de transporte ferroviário, eu estou falando do dormente ao assento do trem. É interessante observar que foi feito o recapeamento, por exemplo, da W3 há cerca de dois anos, ou um pouco menos, e já está erodindo esse recapeamento, e, se alguém olhar os dormentes da Companhia do Metropolitano, vai verificar que os dormentes são do início dos anos 1990, em São Paulo, dos anos 1970, idem os trilhos.

Então, eu tenho que ter uma visão também econômica e, dentro de uma visão econômica, uma visão também social de estruturação da cidade. Eu acho que há um ponto importante nisso, que o Deputado Chico Leite levanta, da visão da descentralização. Eu não posso ter 80% da atividade econômica centralizada no centro das nossas cidades aqui em Brasília sem ter também uma estrutura que receba e organize a ocupação desse espaço. Eu lembro um projeto que foi elaborado que faz a unificação via trem de Luziânia a Planaltina, saindo do centro de Brasília, indo pela EPIA. Há questões ali sobre a subida do Colorado, como se faz, mas é evidente que isso permitiria uma descentralização, permitiria uma eficiência e permitiria que os deslocamentos que não se destinassem a Brasília pudessem se proceder sem passar por dentro de Brasília.

Voltando à visão dos anos 1950, em que Brasília foi um referencial e uma oportunidade de futuro, hoje, 55 anos de Brasília, nós temos uma cidade com os mesmos problemas das demais cidades brasileiras centenárias ou multicentenárias, o



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	9

que significa dizer que nós temos que nos rever enquanto política de mobilidade e assumir o desafio que a cidade já teve de ser um simbolismo para o futuro. Brasília tem as condições para isso, tem as possibilidades para isso. E temos a visão de que nós podemos fazer isso de uma maneira eficiente, sustentável, com compromisso para a população atual de Brasília, quanto a sua qualidade de vida e qualidade de mobilidade, e o fundamental compromisso com a introdução não só dessas questões, como do reordenamento do espaço e da questão ambiental, o fundamental compromisso com as gerações futuras. Retomar Brasília o simbolismo da inovação e de exemplo para o desenvolvimento das cidades brasileiras e, quiçá, de outras cidades.

Muito obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado ao Dr. Pérsio.

Eu queria fazer alusão rapidamente aqui a um movimento capitaneado, coordenado pela presidente do Conselho Comunitário da Asa Norte, que está entre nós, a Sra. Maria das Graças Borges Moreira, a Graça, um movimento que diz respeito à implantação da estação do metrô no terminal de integração da Asa Norte, de modo a garantir intermodalidade com os veículos oriundos da região norte do Distrito Federal, bem com os almejados ônibus elétricos de vizinhança, com o VLT, Grande Circular, W3-L2, e a tarifa única com o cartão mensal. Então, eu quero fazer esse registro da Sra. Maria das Graças Borges Moreira, que está presente entre nós. Eu já estou recebendo resposta positiva do Dr. Marcelo Dourado. (Palmas.)

Bom, eu agora queria passar a palavra, ainda no terreno da representação da sociedade civil, ao Dr. Rodrigo Vilaça, que é Diretor Executivo da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos, a ANPTrilhos.

Então, a palavra é de V.Exa. pelo tempo já anunciado.

SR. RODRIGO VILAÇA – Prezado Presidente e Deputado Chico Leite, responsável por esta comissão extremamente importante, extremamente oportuna, porque se trata dessa discussão com mais afinco desde julho, agosto de 2013.

O senhor citou algumas palavras que fazem parte de nós, saudando a professora Rosa, que tem na sua ideia, na sua consciência de dever cívico a questão do cuidar da geração futura, do cuidar da sustentabilidade do local onde nós vivemos, da necessidade que nós temos e, nesse tema mais específico de mobilidade urbana e, por que não dizer, de moradia também. É por isso que a ANPTrilhos, e eu vou encaminhar ao senhor depois, produziu um documento, uma agenda do governo, para o governo, nas suas três esferas, onde destacamos até 2018 –



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	10

aproveitando este momento de quatro anos de novos governantes –, para que tenham atenção com relação ao setor metroferroviário brasileiro. Eu vou pedir ao Dr. Marcelo Dourado que o encaminhe ao Deputado e Presidente, Deputado Chico Leite.

A mesma coisa eu fiz com o Secretário de Estado de Mobilidade do Distrito Federal, Sr. Carlos Tomé, há pouco, que eu tive o prazer de conhecer, dizer que o senhor tem um desafio enorme, sem dúvida nenhuma. Mas ele é superável, ele vai ser superável. Brasília mercê essa situação e, por que não dizer, o Brasil como um todo. Traz-me muita alegria ver palavras como integração e visão sistêmica; é nesse sentido que nós temos que entender quando, feito há pouco, pela senhora que mencionou a questão da Asa Norte. Isso é fundamental, é clássico numa cidade que foi projetada como um avião ter suas conexões para se movimentar de um lado ao outro. Outras cidades brasileiras não são diferentes, independentemente do seu tamanho e de suas complexidades. Eu vou procurar mostrar alguma coisa disso na apresentação de que estamos falando.

Dr. Marcelo Dourado, amigo de bom tempo, espírito empreendedor, lutador, somos guerreiros de algumas discussões bastante acentuadas, mas esse espírito dele e essa preocupação de uso de tecnologias, porque a inovação traz a oportunidade de uma inserção social maior e melhor, mais sustentável, e que ele aplica, às vezes, nos mínimos detalhes, como há pouco, numa estação, não me recordo do nome, que vai ter placas solares que vão abastecer aquela estação. É algo simples; mas o simples tem que ser feito. A roda foi inventada, então vamos andar com ela. São situações tão cotidianas, do dia a dia, que nós nos esquecemos de pequenos detalhes. Isso é impressionante.

O Pérsio, amigo do meu pai, amigo de três décadas, é um ícone nesta cidade. Através da sua dor, do seu sofrimento comum a nós todos, criou a ONG de renome nacional. Ela é conhecida, e o seu conhecimento é estendido à sociedade como um todo com a preocupação com o uso da bicicleta dentro das cidades brasileiras como vemos no mundo.

Eu gostaria, também, Deputado Chico Leite, de fazer uma menção especial ao meu colega e também professor, Roberto David, que representa a EPL – Empresa de Planejamento e Logística do nosso País, aqui representando o Dr. Josias, Presidente, que prestigia a sua comissão geral. O Dr. Roberto está ali presente. (Palmas.)

A ANPTrilhos é uma entidade privada que tem, claro, sua missão, sua visão, tem todos os seus valores definidos no que acabamos de ouvir. É dentro dessa lógica que nós trouxemos o país – é nacional: praticamente todos aqueles operadores



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	11

públicos, privados estaduais, privados federais, e algumas – me permitam voltar – das principais indústrias que tratam da questão metroferroviária no Brasil e no mundo, justo por buscarmos aquilo de que o Marcelo vem fazendo uso: tecnologias, inovação de tecnologias.

São poucas empresas no mundo, e a partir do momento em que são poucas, elas, se estão no Brasil, produzindo no Brasil, gerando emprego no Brasil, buscando essas tecnologias em parcerias – porque o mundo é globalizado, portanto, tudo é muito mais rápido de ser concretizado –, fazem esse fortalecimento da indústria e de entidades associativas comuns ao setor junto com os principais operadores do Brasil. São poucos. Estão vindo nos integrar agora o Piauí e Fortaleza, e aí completaremos 100% de toda a mobilidade sobre trilhos no Brasil. E, mais recentemente, abrimos para o VLT do Rio de Janeiro, os VLTs de Santos e o VLT de Goiânia. É uma nova modalidade, assim como Brasília terá – já deveria ter, do ponto de vista de uma cidade moderna e que necessita de uma mobilidade mais adequada. Os desafios são esses, dessa ordem. Em primeiro lugar, segurança, que, sem dúvida nenhuma, é o papel principal. Mas a união da modernidade e da capacitação das pessoas com a tecnologia é intrínseca, elas têm que trabalhar juntas. É preciso buscar isso.

No Brasil nós temos, por incrível que pareça, apenas 48% da população fazendo uso de sistemas de metrô. Ainda é pouco. Não chegamos nem à metade, mas estamos, é claro, nas principais cidades. São doze operadores privados e quatro públicos, dos quais dois federais e dois estaduais, que fazem parte de onze estados e do Distrito Federal. Quando nos comparamos a outros países, nós estamos muito aquém daquilo de que nós ainda necessitamos. Chega a ser inacreditável que nós tenhamos uma malha de mil quilômetros, mas é pouco, frente a cidade do México, por exemplo, Paris, Londres, que têm um sistema mais antigo. Até mesmo de Buenos Aires, na Argentina, que é de 1.920 – creio eu, não tenho certeza –, mas não tão atualizada quanto a nossa. Tem problemas de acidente com certa frequência em passagens em nível. Alguns de vocês devem ter lido sobre o acidente no trem entre Washington e Filadélfia na manhã de ontem, com oito mortes e mais de setenta feridos. Tudo isso para colocar um sistema chamado Positive Train Control, que é uma forma de acompanhamento do sistema de sinalização. Vejam o quanto de complexidade há no negócio chamado transporte sobre trilhos. A maioria das pessoas não tem essa visão sistêmica de como é a funcionalidade de uma bilheteria, da manutenção dos carros de passageiro, da sinalização, da capacitação das pessoas, da modernidade. Então, há uma complexidade que exige recursos para a capacitação humana e, principalmente, para os *hardwares* ou os equipamentos de que nós fazemos uso. São cerca de 40 linhas, Deputado, no Brasil, e cerca de 4.300



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	12

carros. Hoje, no Brasil, nós temos quatro novas fábricas que foram instaladas nos últimos dois anos, uma delas da Alston, de VLT, no Estado de São Paulo; duas delas, uma de VLT e uma de metrô, no Estado do Rio de Janeiro; e outra na cidade de Araraquara, de um grupo coreano. As tecnologias estão vindo para cá, para produzir aqui, como eu disse a vocês.

O número de estações, além dessa da Asa Norte – futura – é 521 no Brasil todo, muito menos do que os pontos de ônibus do Distrito Federal. Olhem como é diferente. Mas a natureza é diferente. Não pensem que em carga é estranho. Tanto a carga para pessoas como a carga para passageiros no sistema dos modos de transporte é diferente. O rodoviário é muito maior mesmo. É assim. Esse é o nosso país. A matriz de transporte é desequilibrada, mas estamos num processo de melhoria disso.

O senhor falou muito, Deputado Chico Leite, da mobilidade urbana adequada e sustentável. É isso que nós defendemos, é isso que toda a população, de uma maneira geral, quer.

Também há uma sistemática de acompanhamento em que você faz um cálculo e, dependendo do tipo de situação que você coloca – um monotrilho, um metrô, um VLT, um ônibus ou um BRT –, você faz o cálculo por hora/sentido. A diferença do metrô para um ônibus e para um carro é nessa linha, 60% e 10% – cerca de 6,7 mil passageiros e 1.800 nos carros – tão falados, que todos queremos ter, mas, se temos mesmo eficiência na mobilidade urbana das cidades, vamos usar o coletivo em todas as suas formas.

Aeroporto ligado com sistema de trem só existe um no Brasil, o de Porto Alegre. Você sai do aeroporto e pega um aeromóvel para ir para o sistema da TRENURB – Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A. É o único, quando em várias outras cidades no mundo, em especial na Europa, você tem essa conexão direta. Você pode sair do aeroporto de Londres e chegar ao centro da cidade, num trem rápido, em quatorze minutos. De táxi eu posso levar uma hora e meia. São Paulo não tem ainda. Então, temos também que agir nessa parte do transporte.

Não diferente disso são as ocupações dos espaços. Eu sinto isso em Brasília. Outro dia discutimos isso, não é, Marcelo? Saindo de uma estação de metrô, salvo algumas exceções, você não tem proximidade com algo de que possa fazer uso. É algo que temos que olhar com mais cuidado para atrair, como no modelo chinês, que é exemplo no mundo, em que as estações de trem e as linhas de trem têm paradas onde se formam conglomerados, cidades propriamente ditas. Esse é o antes e o depois. Em todas as cidades basicamente europeias e em outras americanas você faz



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	13

uso do VLT ou do Tramway de uma maneira equilibrada com a sociedade, com o comércio, com o meio-ambiente e com segurança.

Essa apresentação, como fica um pouco reduzida, está disponível e poderá ser depois consultada por todos.

Vejam só a questão da emissão de poluentes nos sistemas de transportes – do gás carbônico propriamente dito. Olhem a que ponto nós chegamos quando temos, através do carro, um índice enorme por cada passageiro/km movimentado. E vão descendo ao ônibus, ao metrô no mundo e observem que a cidade mais poluída do Brasil tem no seu metrô um índice de *benchmark* mundial com apenas 8% de passageiro/km produzindo gás carbônico.

Não é surpresa – acho que para o Marcelo, talvez, não –, mas vai sair uma pesquisa em São Paulo segundo a qual o metrô foi avaliado como o terceiro melhor serviço público do Estado de São Paulo. Pasmem! Espanto? Não. Perdemos para quem? Os tradicionais, nossos sempre heróis, bombeiros. E para os não menos eficientes, que nos alegram a cada dia com as contas que nos mandam, os Correios. Eles nos trazem alegria de vez em quando, mas umas preocupações no pagamento, não é verdade? É sempre complicado. (Risos.) Mas o metrô, entupido, com quase 7 milhões de passageiros ao dia, consegue satisfazer e é elogiado no mundo pela sua limpeza, em especial. Muitas pessoas esquecem que de noite, de madrugada, o pessoal está lá, limpando os trens, fazendo a manutenção, limpando casos de pichação... Arrumando a situação para o dia seguinte, para horas depois.

Enfim, essa comparação é de 60%, 40% em termos de emissão de gases e poluentes. Então, fica evidente que esse é um modelo que, se fôssemos considerar os últimos números de 2014, está tirando 1 milhão e 100 mil carros dia dessas nossas cidades e cerca de 16 mil ônibus. Imaginem como seria bom ter 16 mil novos ônibus em Brasília, ou no Distrito Federal, ou no Entorno. Tudo que muitos desejam também. Mas o metrô tem seu papel.

Então, essa economia que conseguimos medir em tempo de deslocamento, consumo de combustível, emissão de gases e número de acidentes chega em torno de 20 bilhões de reais ao País. Vinte bilhões de reais é pouco perto do que a infraestrutura brasileira precisa para recuperar o sistema de carga no País, algo como 1 trilhão de reais; mas 20 bilhões, num orçamento, por exemplo, neste ano, seria muito bem-vindo se pudéssemos ir alocando isso ano após ano e recuperando esse tempo.



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	14

Para piorar a situação, ou melhorar pela questão ambiental, o custo maior do sistema é o da energia elétrica. Todos nós recebemos, na jugular, o aumento de conta de energia elétrica. Independentemente de tudo, faz uma diferença enorme quando você tem quase 42% do seu custo atrelado à energia, como o diesel é para cá. De qualquer forma, há o que o Marcelo vem procurando produzir e o sistema brasileiro vem procurando fazer devido a essa busca pelo sistema: a modernização dos metrô. Nós temos que recuperar um pouco do que existe, mas procurar na modernização também a forma de se avançar para sistemas mais modernos.

Concluindo, Deputado, veja que os benefícios gerados dentro desse processo... Com o nosso, Professor Pérsio, só conseguimos ganhar da bicicleta. E, pelo visto, vamos perder, e logo, se não tomarmos cuidado. Mas o carro prevalece sobre o ônibus, que prevalece sobre o sistema de metrô, que prevalece sobre as bicicletas e outros meios. Temos que fazer mudar e fazer valer a nossa posição. Essa é a situação! São 22 regiões metropolitanas com mais de 1 milhão de habitantes, metade delas tem alguma utilização de trilhos, mas é abaixo... Quarenta e oito por cento da população brasileira hoje não tem esse tipo de serviço. Aí, fica a colocação, Sr. Presidente: manter o investimento para garantir a execução de obras em andamento – isso é replicado a todo o País; ampliar o volume de investimentos para desenvolvimento do setor –, porque sem estudos, sem projetos, principalmente projetos executivos, não vamos evoluir; implantar sistemas metroferroviários nas cidades brasileiras; investir para ampliação e modernização dos sistemas – mas investir também comprando novos, não adianta querer recuperar carro de passageiro para colocar ar-condicionado quando ele não tem, isso pode ficar mais caro, não vale à pena; integrar o sistema de transporte urbano nas cidades. É dentro dessa linha que gostaríamos de estar trazendo essa contribuição ao Sr. Deputado Chico Leite.

Muito obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado, Dr. Rodrigo.

Eu quero registrar que o Deputado Lira e a Deputada Telma Rufino estiveram aqui entre nós. Observo que o registro dos presentes, quero agradecer muito especialmente, será feito pelo nosso Cerimonial.

DEPUTADO WASNY DE ROURE – Sr. Presidente, solicito o uso da palavra.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Concedo a palavra a V.Exa.

DEPUTADO WASNY DE ROURE (PT. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, eu só queria, se V.Exa. me permite, fazer uma rápida pergunta e uma sugestão. Até porque eu gostaria muito de ouvir o Marcelo. Quero aproveitar para



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	15

cumprimentar V.Exa. por essa rica iniciativa, que é uma visão muito mais sistêmica, muito mais global; e cumprimentar toda a Mesa, formada por pessoas muito bem preparadas e que podem nos ajudar bastante.

Eu queria fazer uma simples contribuição. Talvez seja algo muito redundante, já identificado pelos atuais gestores, mas algumas estações de metrô, em alguns lugares, já vêm promovendo isso. Eu sei que a atual direção do Metrô vem proporcionando mecanismos de celeridade no aluguel de espaços, tanto visuais quanto físicos, para atividades de natureza comercial, serviços, etc, o que creio ser extremamente positivo. Na gestão anterior, dei muito apoio, porque as proposições passaram aqui pela Casa, no que diz respeito às regularizações fundiárias nas áreas lindeiras ao metrô, para que posteriormente pudessem receber investimentos.

Dr. Marcelo, permita-me deixar aqui, se isso fizer parte da sua programação, fica como uma sugestão, um apelo; enfim, se fizer, fico mais feliz ainda. Não se perder a oportunidade para os serviços de biblioteca, com material básico, coisas modestas, nada muito significativo, porque temos as grandes bibliotecas, mas haver as bibliotecas básicas nesses locais, principalmente com materiais... Claro, os bibliotecários devem pensar. Isso, eu tive a oportunidade de ver em algumas estações em Buenos Aires e achei extremamente criativo.

A segunda observação, Deputado Chico Leite, que achei muito interessante, é a utilização desse espaço em cada uma das estações para a caracterização do cenário urbanístico ao redor. Por exemplo, vamos aqui dizer, se é um bairro, ali tem um pouco da história, tem um pouco da autoestima da população. E que também pudessem abrir, sei lá, um painel, uma maquete, como, por exemplo: "O cavalo do rei parou, desceu. Aqui, o nosso imperador declarou a independência!" A identidade da população está muito ligada à sua historicidade e ao seu patrimônio. Por exemplo, na estação da igreja, que foi, sei lá, a nossa primeira referência religiosa, além do Cruzeiro. Enfim, alguns aspectos que estejam associados aos valores daquela população para que ela sinta na estação um espaço não apenas para ir comprar um pastel, uma blusa ou uma máquina fotográfica. Precisamos desse dinheiro, está mais do que evidente que o transporte exige subsídio, está mais do que identificado isso, principalmente com as políticas de gratuidade, mas esses valores são uma riqueza muito grande para nossa população. Eu acho que uma das boas coisas que há no nosso sistema de metrô foi o que fizeram com a estação da 114: muitos serviços públicos foram colocados nesses espaços. Agora, eu sei que não pode ser só isso, tem de haver outros, porque aquilo também é um espaço bastante oneroso. Não quero me prolongar. Eu queria apenas fazer essa colocação



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	16

para saber se o próprio Metrô, nas estações de Brasília... Saber como vocês estão pensando. De toda maneira, deixo como sugestão.

Eu agradeço, Deputado Chico Leite, desculpe ter pedido a palavra, mas eu queria provocar o Marcelo.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – O que é isso? Muito bem, muito bem. Eu agradeço imensamente a participação de V.Exa., que tem sido, provavelmente, o Deputado mais dedicado a estudos nessa área de transporte. E posso até dizer na área de mobilidade como um todo. V.Exa. apresentou um destaque na área orçamentária para o assunto, nas execuções, na fiscalização, nos quatro anos passados. Muito obrigado pela participação e pela provocação. O Dr. Marcelo Dourado certamente vai aproveitar muito bem.

A palavra é do Dr. Marcelo Dourado.

SR. MARCELO DOURADO – Meu cordial boa-tarde a todos e todas, Deputado Chico Leite, amigo dileto de décadas. Meu querido amigo Rodrigo Vilaça, eu me lembro do nosso primeiro encontro na *Inno-train*, na Alemanha, há três ou quatro anos. O maior encontro metroviário do mundo, onde nos encontramos e começamos a conversar sobre a dramaticidade e a problemática dos trilhos no Brasil. Meu amigo Pérsio Davison, eu digo que eu tenho, em relação à mobilidade, três paixões. Para quem não sabe, eu sou maratonista corredor e uma das paixões que eu tenho é colocar um par de tênis e sair correndo por aí. Já estou na 170ª medalha e quero chegar a quinhentas provas. Corro desde 2006. É uma mobilidade fantástica você correr. A minha outra paixão é a bicicleta. E quando junta bicicleta, um par de tênis e trilho, a alegria é total. Essas três coisas são fundamentais para mobilidade urbana limpa e sustentável. Pérsio, mande um grande abraço ao nosso amigo Jonas por esse trabalho maravilhoso que vocês fazem em relação à integração da bicicleta com o trilho e o modal rodoviário. Meu amigo Carlos Tomé, nós discutimos mobilidade desde o início dessa caminhada do Governador Rodrigo Rollemberg, da geração Brasília, que nós, por meio dos debates com as cidades, do Brasília em Debate, discutimos e formatamos o programa de governo de mobilidade, que é um programa que, se não é revolucionário, é um programa inovador, que vai mudar o perfil de mobilidade desta cidade. Eu tenho extrema satisfação de trabalhar com pessoas competentes e sérias como o nosso Secretário de Mobilidade, Carlos Tomé.

Eu vou ser muito breve na minha explanação. O meu PowerPoint só tem um *slide*. Depois eu vou explicar cada uma daquelas figuras. Eu quero começar citando três pessoas de que gosto muito. São pessoas separadas pelo tempo, mas que têm muita coisa em comum. Um é uma mulher extraordinária de quem sou fã, gostaria



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	17

de ter conhecido em vida, mas não conheci: chama-se Cora Coralina. A segunda pessoa é um cara que viveu no século XVI, no início da história do Brasil, chamado Padre Antônio Vieira. A terceira, como disse o Rodrigo, eu, que sou viciado em tecnologia, é o “cara da maçã” em quem sou viciado: Steve Jobs. Eles têm uma coisa em comum – Steve Jobs, Cora Coralina e o Padre Antônio Vieira. Vou dizer para vocês. O Padre Antônio Vieira, no século XVI, disse o seguinte: “Nós somos o que fazemos. O que não se faz não existe. Portanto, só existimos nos dias em que fazemos. Nos dias em que não fazemos apenas duramos”. Então, o importante não são as palavras. As palavras se perdem com o vento. O importante é o ato, é a ação, é a execução. E por que existe uma relação entre esse texto e Steve Jobs? Porque Steve Jobs, um gênio além do seu tempo, dizia o seguinte – são poucas as pessoas que estão além do seu tempo; infelizmente, a maioria está aquém e boa parte no exato limite do tempo –: “A melhor forma de você prever o futuro é criá-lo agora”. Isso é fundamental. Eu quero terminar citando o texto da Cora Coralina para fazer o *link* entre Steve Jobs, Cora Coralina e Padre Antônio Vieira. Cora Coralina tem poesias maravilhosas, mas esta aqui me marca profundamente: “Procuro semear otimismo e plantar sementes de paz e justiça. Digo o que penso, com esperança. Penso no que faço, com fé. Faço o que devo fazer, com amor. Eu me esforço para ser cada dia melhor, pois bondade também se aprende. Mesmo quando tudo parece desabar, cabe a mim decidir entre rir ou chorar, ir ou ficar, desistir ou lutar; porque descobri, no caminho incerto da vida, que o mais importante é o decidir”.

Brasília está no momento crucial da decisão. Como os americanos falam, é o *turning point*. Ou esta cidade entra na espiral do caos da imobilidade – como diz o poeta, “a mobilidade é a alma das cidades”, e a nossa alma está doente – ou nós decidimos pela opção sustentável, pela opção do transporte sobre trilhos, que é o único transporte de alta capacidade efetivo no mundo, ou esta cidade vai parar. O próprio Plano Diretor do Transporte Urbano de 2010 aponta que em 2020 – faltam cinco anos – 89% das principais vias da cidade e do Distrito Federal estarão com a capacidade de carga acima de 100%. Isso é colapso. Você, que mora em uma superquadra ou condomínio, não vai conseguir sair de casa com o seu automóvel caso o modal ferroviário não seja o preferencial para o transporte público desta cidade. Então, Brasília está com a certidão de óbito assinada caso os seus gestores não acordem para a importância crucial do trilho para o transporte público em detrimento do transporte privado.

Estou há doze anos batendo nesta tecla e hoje finalmente sinto que não estou sozinho nesta luta. Este espaço mostra isto. A Deputada Celina Leão teve um papel crucial na votação do projeto de lei dos recursos do Metrô há quinze dias que



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	18

vai beneficiar não o Presidente do Metrô, mas sim a cidade. Quero agradecer à Câmara Legislativa que, independente das questões e diferenças políticas, teve sensibilidade, assim como o Deputado Wasny de Roure, que defendeu o projeto nas comissões, e o Deputado Chico Leite e outros Deputados que tiveram a grandeza de perceber que, acima das diferenças políticas, existe uma cidade que precisa de recursos fundamentais para a expansão do metrô e implantação da rede de VLTs, que é o que pode salvar Brasília. Não há outra discussão. A questão é objetiva. O presidente que vos fala não tem bola de cristal, mas os países com maior IDH do mundo, Deputado Chico Leite, como Estados Unidos, Canadá, Europa e países da Ásia têm sucesso efetivo ou relativo na mobilidade urbana e semiurbana porque o modal preferencial para mobilidade é o ferroviário. Não tem como se discutir. Um trem do metrô, Rodrigo Vilaça, tem a capacidade de levar 1.400 pessoas num *headway*, num intervalo de dois a três minutos. Um ônibus articulado, o chamado BRT, tem a capacidade de 120, 130, estourando 150, num estilo “lata de sardinha”. E um carro... não precisa nem dizer.

Então, gente, a capacidade de transporte do trilho é infinitamente superior à de qualquer outro modal. A palavra integração é fundamental. O modal preferencial é o trilho e você tem a alimentação desse modal por meio do modal rodoviário, onde podemos ter o ônibus como alimentador integrador e resgatar o conceito do carro de passeio de final de semana, como é na Europa, nos Estados Unidos e na Ásia, em que as pessoas usam carro nos finais de semana para o lazer. Mas para o trabalho, para o estudo, enfim, para o deslocamento, só tem uma opção: o trilho.

Eu gostaria de agradecer ao Deputado Chico Leite pela oportunidade de começar esta discussão. Estou, apesar de todas as dificuldades, extremamente otimista em relação ao futuro da mobilidade no Distrito Federal porque tem pessoas que se preocupam com esta cidade. Nós temos um programa de governo do Governador Rodrigo Rollemberg que é um programa claro de que o modal preferencial é o ferroviário, e vamos começar agora, Deputado Chico Leite, no mês de maio, um número de sete licitações que vão mudar o perfil de mobilidade desta cidade. Este mês ainda, o Metrô licita primeiro a chamada modernização do sistema, com recursos do Governo Federal. Parte desses recursos foi aprovada aqui na Câmara Legislativa. Vamos licitar a compra de dez novos trens, e vamos licitar no mês de junho a expansão tão esperada do metrô.

Nos últimos dez anos não foi construído um centímetro de trem porque o metrô não era prioridade. Mas agora, sim, com as duas estações de Samambaia, duas em Ceilândia e, finalmente, com o início da linha 2, o Metrô da Asa Norte, que é fundamental. Vamos licitar, ainda no mês de junho, a finalização da implantação das



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	19

três estações na Asa Sul, graças também à colaboração da Câmara Legislativa, com os recursos dos 434 milhões para a estação da 104, da 106 e da 110 sul. Vamos licitar fundamentalmente os projetos de conclusão do metrô na Asa Norte – o projeto básico funcional para licitarmos já em 2016 essa conclusão – e a integração que os engenheiros do Metrô estão fazendo, a chamada Rede Integrada de Trens Leves, que são os VLTs. Não vamos confundir VLT com BRT. VLT significa Veículo Leve sobre Trilhos, que é usado em todo o mundo e para o qual o Brasil não acordou ainda, mas começa a acordar agora.

Sobre essa integração, vamos começar os estudos já no segundo semestre para sua implantação em dois anos e meio. O primeiro corredor é o chamado VLT Sol Nascente, que pega o início no Sol Nascente e passa por Ceilândia, Taguatinga e Riacho Fundo I, contemplando o eixo de 250 mil pessoas e a integração com duas estações do metrô.

Serão implantados também o chamado Metrô Monumental, que sai da Rodoferroviária e vai até a Esplanada dos Ministérios, com um braço no Cruzeiro e Sudoeste; e a linha 3, o vetor 3, que é o chamado Metrô da W3 sul, num primeiro momento. O anel, que não tem nada a ver com aquele projeto da Copa do Mundo, é outra concepção de revitalização da W3 sul. Depois será a W3 Norte.

Sobre os trens regionais, Deputado Chico Leite, quando eu estava no Governo Federal, o superintendente da Sudeco... Até ameaçado eu fui para não fazer a licitação do trem Brasília/Luziânia, o Entorno Sul, que é um caos nessa cidade. É aquele movimento pendular de 1 milhão e 100 mil pessoas que pegam transporte subumano e insalubre, enquanto nós temos uma linha férrea que está pronta. É só fazer pequenas adaptações de Luziânia a Rodoferroviária. Parece que, infelizmente, projetos bons, efetivos e baratos não interessam à maioria dos gestores. Esse é um projeto simples que nós licitamos lá atrás, em 2003, e cujos estudos finalmente vão ficar prontos no mês que vem, Deputado Wasny de Roure. Aí nós teremos um VLT metropolitano que irá resolver o problema da mobilidade do Entorno Sul, das cidades de Luziânia, Valparaíso, Cidade Ocidental, Novo Gama, entrando em Brasília e terminando na Rodoferroviária. O protagonismo agora está na mão do Governo Federal através da ANTT, Ministério dos Transportes, que diz que vai priorizar isso.

Para terminar, nós licitamos também o Brasília-Goiânia, que é um sonho, uma ideia não de Marcelo Dourado, mas uma ideia de um cara chamado Oliveira, que vocês conhecem como Juscelino Kubitschek de Oliveira, que, em 1956, mandou um projeto de lei para a Câmara Federal, já projetando uma linha férrea entre a futura Capital Brasília e a cidade de Goiânia. É um trem de média velocidade, os



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	20

estudos estarão prontos no final do mês de junho para construir uma linha férrea que vai ligar Águas Lindas – vai atender o chamado Eixo Oeste – até a cidade de Goiânia, com 205 km de extensão.

Você vai poder pegar, Deputado Chico Leite, um trem de média velocidade, de 160 km/h, e chegar em 1h10min em Goiânia, tomando um suco de laranja ou um vinho gelado, não sei, isso não interessa. Você chega à cidade com um transporte rápido e eficiente.

Para terminar, eu quero dizer que cada vez fico mais entusiasmado, apesar das dificuldades, porque os desafios são grandes e os interesses econômicos contrários à questão ferroviária são enormes. A gente sente isso lá no Metrô, mas, como dizem os chineses, quanto maior a crise e o desafio, maior a vontade de superá-los, e é isso que vamos fazer.

Eu vou terminar rapidamente, com a minha apresentação. A primeira foto, como vocês estão vendo, é de uma jabuticabeira. Está meio difusa, mas é. A jabuticabeira é uma planta típica do Brasil. Quando você a planta, ela demora muito a dar frutos. Demora seis, oito anos, mas quando dá frutos, dá um atrás do outro. Isso mostra que, às vezes, você tem que plantar e não se preocupar com quem vai colher: as gerações futuras. Então, plante e faça semeadura sem se preocupar se a colheita será feita por você. Alguém no futuro será beneficiado – essa é a ideia.

A segunda foto é de um inseto chamado ácaro. Infelizmente, é um inseto que gosta de ambientes fechados, um pouco insalubres e sem ventilação, que às vezes afeta várias áreas na Esplanada dos Ministérios e gabinetes do Poder Público.

A terceira é uma doença que afeta a gestão pública quer seja em nível federal, estadual ou municipal. Chama-se burocracia. Eu falo para os empregados do Metrô quase todos os dias que a burocracia é a arma dos incompetentes e dos corruptos. Nós temos que combater a burocracia diuturnamente, porque a burocracia procura criar dificuldade para vender facilidade. É uma doença que ataca o Estado brasileiro.

Sobre Cora Coralina, já falei da minha paixão por essa mulher. O cotonete representa a necessidade que nós temos de ouvir, principalmente a sociedade civil. Então, é sempre bom a gente ter os ouvidos limpos para ouvir a sociedade civil.

A outra foto é muito representativa: é todo o crescimento do bambu chinês. Os chineses, em sua sabedoria, dizem que às vezes você tem que plantar – seguindo um pouco a jabuticabeira – sem se preocupar com a colheita. Isso mostra que os projetos importantes da gestão pública, do Poder Público, não têm que ser



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	21

necessariamente projetos de governo, mas principalmente projetos de Estado. Projetos de governo são aqueles em que os gestores se preocupam, por causa do calendário eleitoral, em fazer as coisas em quatro anos. Então, as coisas saem de forma malfeita, de forma emergencial, para não resolver os problemas. A gente tem que fazer os projetos de Estado pensando efetivamente na cidade, em resolver os problemas da cidade, e não porque você vai estar lá decifrando uma fitinha ou inaugurando uma placa. Não importa! Importa que a semente seja plantada e alguém lá na frente colha essa semente através de frutos, principalmente a população. Em seguida vemos a flor de lótus. Ela mostra que, às vezes, nos lugares mais imponderáveis e difíceis, como é o lamaçal, você pode plantar e colher coisas maravilhosas. Então, mesmo em ambientes muito difíceis isso pode acontecer. A outra foto não precisa de explicação. Infelizmente, a gente vive em um mundo de aparências. Eu passei por isso ontem, em uma situação inusitada, quando fui chamado para dar entrevista em uma rede de TV. Quando cheguei, a secretária falou: "Você é do Metrô. O presidente está muito atrasado, ele já está chegando?" Eu disse: "Não, o presidente está aqui." Ela olhou e disse: "Mas cadê? Não estou vendo. Ele foi a algum lugar?" Em função do mundo de aparências em que vivemos, as pessoas são julgadas pelo que valem, e não pelo que são. A gente tem que combater isso. Então, muito cuidado com o lobo vestido em pele de cordeiro, que nos cerca por todos os lados.

Nós temos, para terminar, a parábola da cigarra e da formiga, que foi muito importante na minha infância e talvez vocês a conheçam. As duas figuras são importantes, e eu me identifico muito mais com a formiga, que trabalha de forma silenciosa e efetiva, mas também é importante o canto da cigarra – as duas coisas.

Para terminar, a estrela solitária do Botafogo. Eu aprendi com meu pai o seguinte: o ser humano tem que ter lado para tudo, e o importante é você decidir. A pior decisão é a não decisão. Nós somos responsáveis pelos nossos atos e pelas decisões que tomamos, isso é fundamental. Independente da escolha – se a escolha é correta ou não, se é consenso ou não –, você é responsável pelas decisões que você toma. O fundamental, como diz Cora Coralina, é o decidir. A omissão é o pior dos erros. A indecisão, o não decidir, é a pior das decisões. O momento que esta cidade vive é um momento crucial para decisão efetiva sobre que rumo a mobilidade pública, a mobilidade urbana e semiurbana deve tomar. Só há uma solução, e é o mundo que indica isso. A solução é a sustentabilidade através dos trilhos pela sua capacidade, pela sua contribuição à questão ambiental.

Eu quero agradecer ao Deputado Chico Leite por essa oportunidade. É uma discussão inicial sobre mobilidade sustentável. Todas essas iniciativas que nós



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	22

fazemos, das quais eu falei para os senhores, essas que já começaram no metrô quem viver verá. É fundamental para a cidade de Brasília fazer isso. Essa é a nossa responsabilidade.

Quero agradecer a todos vocês. É muito bom não se sentir só. Quando eu comecei essa discussão há uns dez, doze anos, eu estava literalmente só, e as pessoas falavam: “Olha, lá vem o Marcelo com aquela história do trilho. É um sonhador, é um idealista”. Eu aprendi com meu pai que a gente tem que sonhar com os pés no chão e a realidade começa com o sonho.

Obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado, Dr. Marcelo Dourado.

Eu fui aluno, na Universidade de Brasília, há 30 anos, do pai do Dr. Marcelo Dourado, Professor Hermenito Dourado, depois Desembargador Federal. Ele foi meu professor de Direito Administrativo I e II.

Antes de passar a palavra ao Dr. Carlos Tomé, Secretário de Transportes, eu quero registrar a presença ilustre da Deputada Celina Leão, Presidente da Casa, que fez questão, ainda mais cedo, de me dizer que estaria aqui porque esse é um tema que interessa muito à S.Exa. Queria, ao mesmo tempo, convidar a Deputada Celina Leão para vir à Mesa presidir os trabalhos por um momento.

Por gentileza, Deputada Celina Leão.

(Assume a Presidência a Deputada Celina Leão.)

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Eu queria, inicialmente, agradecer a presença de algumas pessoas. Eu só aceitei estar aqui rapidamente para que o Deputado Chico Leite possa dar uma entrevista. A responsabilidade é muito grande de estar aqui para conduzir esta sessão.

Eu quero cumprimentar algumas pessoas que se fazem presentes aqui. Primeiramente, o nosso Secretário de Estado de Transportes, Carlos Tomé. Quero cumprimentar também o meu amigo, uma querida pessoa em quem eu tenho toda confiança. Eu acho que o Governador não poderia escolher uma pessoa melhor para conduzir o Metrô do que o Marcelão. O Marcelo não é um idealista, não. Eu brincava com ele: “Descobri um defeito seu.” Ele perguntou: “Qual?” Eu falei: “Você torce para o Botafogo. Como é que pode uma coisa dessa?” Mas você vê que time é democrático. Se tem que ter um defeito, que seja esse. Não é, Marcelo? Eu tenho



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	23

certeza de que você tem todo esse prestígio necessário para tirar Brasília do caos em que se encontra.

Quero cumprimentar também o Rodrigo Vilaça, Diretor Executivo da Associação Nacional de Transportadores de Passageiros sobre Trilhos, o conselheiro da ONG Rodas da Paz e o meu amigo também, Deputado Wasny de Roure, que sempre está presente na discussão desses grandes temas.

Antes de passar a palavra ao nosso Secretário, eu vou fazer uso da palavra rapidamente só para colocar algumas questões extremamente relevantes para o Distrito Federal.

Primeiro, quero parabenizar o Deputado Chico Leite, Deputado Wasny de Roure, pela iniciativa, porque um dos temas que mais incomoda a população do Distrito Federal hoje é a mobilidade. Talvez não fosse há cinco anos, há dez anos, mas eu tenho certeza absoluta de que hoje, como o Marcelo colocou aqui, as pessoas acreditam que haja solução e clamam por uma solução. E aí, Marcelo, eu acho que nós temos algumas questões. Precisamos de uma solução a curto prazo, porque a população está realmente pagando um preço incalculável pela falta de mobilidade – e aí a gente tem certeza também da competência do Tomé para que essa solução surja. Essa solução a curto prazo passa pelas mãos do Tomé, pela Secretaria de Transporte. Além disso, precisamos de uma solução a médio e longo prazo. A gente entende que essas secretarias e esses órgãos – e principalmente o governo – têm que tomar a decisão de fazer.

Nós fizemos uma sessão ordinária em Sobradinho, Tomé, ontem. Inclusive, quero agradecer a presença do representante do DFTrans. Foi impressionante como as pessoas se mobilizaram para participar. Eu fiquei realmente impactada. Algumas senhoras saíram lá de Planaltina, pegaram ônibus, para reclamar do transporte público. E elas foram embora rapidamente, porque disseram que, se não fossem naquele momento, não haveria ônibus, porque a partir das 19 horas não conseguiriam voltar para as suas casas. Elas falavam isso em um tom de bastante desespero.

Então, eu acho que é uma responsabilidade imensa da nossa parte. Eu, às vezes, brinco com os Deputados e digo que quem fizer coisa errada no transporte público não vai nem para o céu, porque você mexe com a vida das pessoas todos os dias. As pessoas vão para as paradas de ônibus, esperam chegar um transporte público de qualidade. E eu não tenho dúvida nenhuma de que o transporte público de qualidade, como o Marcelo colocou aqui, é sobre trilhos. As medidas para que esse processo seja iniciado estão sendo tomadas. Nós acreditamos muito nisso,



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	24

principalmente quando vamos para países como a Coreia do Sul. Eu tive a oportunidade de ir lá e vi que a Coreia é toda cercada de metrô e de trens de média e alta velocidade. É um país que se encontra e em uma região demográfica difícil, mas mesmo assim, a tecnologia chegou e as pessoas têm mobilidade.

Eu não tenho dúvidas de que a população de Brasília hoje sofre muito com o transporte público. É um momento, talvez, de desespero. Quando vamos para a saída de Santa Maria, do Gama, temos muita reclamação. O BRT não resolveu o problema do transporte e penalizamos mais ainda a população. É por isso que tenho muita preocupação quando falamos do BRT Norte.

Então, Secretário, eu gostaria de fazer um pedido a vocês: venham à Câmara Legislativa do Distrito Federal para realizarmos uma audiência pública em que houvesse a explanação de como será esse transporte. Se ele irá sair de dentro da cidade, se ele vai sair de um terminal. O que irá acontecer com o transporte público? Querendo ou não – o Deputado Wasny de Roure pode me corrigir caso eu esteja errada –, a população não está interessada se é Deputado da Base ou da Oposição, a população quer os seus problemas resolvidos. Quando nos unimos para votar projetos importantes, como projetos relativos à mobilidade, ao Metrô, a Casa inteira quer mostrar que queremos um transporte público de qualidade.

Eu acho que há soluções que precisam ser adotadas imediatamente. Marcelo e Tomás, eu gostaria de deixar o meu registro de que nunca teremos um transporte público de qualidade enquanto não tivermos fiscalização. O DFTrans precisa de um corpo técnico maior, com um maior número de fiscais. Tomás, eu não sei como você pensa em fazer isso, mas isso tem que acontecer, porque é o fiscal que multa a empresa quando o ônibus não passa no horário. É o fiscal que realmente participa desse processo. É bom registrar também a importância da informatização desse sistema de transporte, o que vai possibilitar sabermos realmente em quais os horários os ônibus vão passar. O GPS é um instrumento simples de ser colocado nos ônibus. Eu tenho certeza de que, se hoje realizássemos uma enquete com a população, o transporte público seria um dos problemas mais citados pela população. A população faria o pedido para que o governo fizesse algo, tivesse um olhar atento.

Por tudo isso, quero parabenizar o Deputado Chico Leite pela iniciativa de chamar a esta Casa o Governo do Distrito Federal, representado hoje pelo nosso Secretário, pelo Presidente do Metrô e as associações aqui presentes para discutir o tema. Nesta Casa, quando se fala em transporte, não há Deputado de Base ou de Oposição. Nós queremos é resolver o problema. Está todo mundo, todo dia,



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	25

reclamando. Como eu e o Deputado Wasny de Roure vamos chegar para pedir voto em 2018? O próprio Governador Rodrigo Rollemberg, como vai fazer isso, se não avançarmos no transporte público?

Eu vou dar um dado real a vocês: se há um ano gastávamos – isso acontece comigo que moro no Lago Norte – quatorze, quinze, vinte, trinta minutos na locomoção, hoje gastamos 20% a mais de tempo. Ano a ano, temos um acréscimo de 20% no tempo. Se projetarmos isso para daqui a cinco anos, Brasília vai parar, e vai parar porque realmente precisamos tomar medidas.

Quero colocar a Câmara Legislativa do Distrito Federal como solidária nesse processo de melhoria do transporte. O que pudermos fazer para termos um transporte público de qualidade, com foco no cidadão, nós o faremos. Faremos o esforço político necessário para que isso aconteça. Eu tenho certeza, Tomás e Marcelo, que vocês terão 24 Deputados junto com vocês, porque é uma reclamação muito grave. Esse problema chega a afetar a questão da cidadania diretamente, a questão de direitos humanos, de humanidade, e isso é muito fácil constatar, é só você sair de manhã e tentar pegar ônibus. As paradas estarão lotadas. Passam os ônibus e as pessoas estão caindo fora dele. Isso é realmente uma afronta. Quem é que chega para trabalhar com bom humor quando é maltratado e violentado ao tentar pegar o transporte público? Então, Tomé, essas responsabilidades de vocês – acho que existem algumas atitudes a curto, médio e longo prazos a serem tomadas –, podem ter certeza de que estamos acompanhando e cobrando e também somos solidários em tudo que vocês precisarem. Esta Casa com certeza assume esse papel.

No mais, quero agradecer a todos. Como o Deputado Chico Leite ainda não voltou e eu estou presidindo esta reunião, passo a palavra ao Secretário de Estado de Mobilidade do Distrito Federal, Sr. Carlos Tomé.

Muito obrigada.

SR. CARLOS TOMÉ – Em primeiro lugar, boa tarde. Eu gostaria de agradecer o convite formulado pela Câmara Legislativa do Distrito Federal, na pessoa do Deputado Chico Leite; da Deputada Celina Leão, Presidente desta Casa; do Deputado Wasny de Roure e de todos os demais Deputados que estiveram aqui, nesta tarde em que debatemos um tema de fundamental importância, que, como disse a Presidente Deputada Celina Leão, incomoda a população todos os dias. Eu gostaria também de cumprimentar meus colegas de Mesa: Pérsio, Marcelo e Rodrigo Vilaça.

Já de cara quero dizer: vamos precisar, Deputada. A senhora ofereceu ajuda e vamos precisar. O Deputado Chico Leite começou a sua explanação apresentando



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	26

um conceito de desenvolvimento que é ancorado em três pilares: a viabilidade econômica, a sustentabilidade ambiental e a justiça social. Mas existe outro conceito de desenvolvimento de que eu gosto bastante, que é o conceito de Amartya Sen, do desenvolvimento como liberdade.

O que é desenvolvimento? Desenvolvimento é aumentar a capacidade das pessoas de exercerem as suas escolhas. Essa é outra definição de desenvolvimento. E, nessa perspectiva de aumentar a capacidade das pessoas de exercerem as suas escolhas, a mobilidade é fundamental. A mobilidade é fundamental porque a capacidade de ir e vir, a facilidade de ir e vir que as pessoas têm nas cidades vai determinar o acesso delas aos bens e serviços que a cidade oferece: escolas, hospitais, parques... O objetivo final é, portanto, aumentar a qualidade de vida das pessoas.

Nessa perspectiva, uma pergunta se torna fundamental: que cidade nós queremos? Essa pergunta deve ser feita pelo gestor público e pela sociedade diariamente. Em que cidade queremos viver? Que cidade queremos deixar para os nossos filhos e para os nossos netos? Este momento é fundamental para que nos façamos essa pergunta, porque a cidade que a gente quer em 2030 não começa a ser construída em 2029, a cidade que a gente quer em 2100 não começa a ser construída em 2099.

Quanto à constatação a que o Marcelo se referiu, do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade, de que em 2020 a cidade vai mergulhar no caos, digo que ela não vai mergulhar no caos em 2020, ela mergulha no caos diariamente, cada vez mais. O caos já chegou. As pessoas enfrentam trânsito diariamente para chegarem aos seus empregos, às suas aulas nas escolas, às faculdades, o que rouba tempo de outras atividades como tomar um café da manhã com mais tranquilidade, voltar mais cedo para casa e brincar com os filhos, ler um livro, namorar. Quando a pessoa passa um tempo excessivo no trânsito, ela não está exercendo as suas escolhas. Estão escolhendo por ela. E quem está escolhendo por ela? São as gestões anteriores, de hoje para trás.

Quando vi o prospecto desta comissão geral, disseram-me que eu iria falar sobre gargalos do transporte público no DF. Eu vim preparado para falar sobre isso, mas desisti. No decorrer das falas aqui, fui mudando o objeto do que ia falar aqui, hoje. Eu queria falar de oportunidade e de – por que não? – sonho. Que cidade queremos daqui a cinco, cinquenta, cem anos?

Temos, nessa perspectiva temporal, desafios de toda ordem e desafios que são, de fato, oportunidades. O primeiro é o desafio de planejamento. Ao longo do



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	27

tempo, os governos foram perdendo a capacidade de planejar ou, no mínimo, de planejar de forma integrada. Eu considero que, talvez, o maior desafio do planejamento e da mobilidade hoje seja associá-lo ao planejamento da ocupação territorial. São duas dimensões do planejamento que são irmãs siamesas, mas nem uma nem outra vinham sendo feitas ao longo do tempo, quanto mais de maneira integrada. É preciso inverter o quadro que se instalou na Capital do Brasil. A dinâmica que existe há muito tempo é um padrão de ocupação territorial desordenado, uma ocupação acelerada, desorganizada, e o Estado correndo atrás para implantar infraestrutura – transporte, água, luz, pavimentação, meio-fio, águas pluviais. É o Estado a reboque de interesses na maioria das vezes não republicanos, que geraram o padrão de ocupação territorial que a gente vive hoje no Distrito Federal.

Então, o primeiro desafio é a oportunidade do planejamento. Temos a oportunidade de resgatar a capacidade de planejamento do Estado, resgatar a capacidade de planejamento do Governo do Distrito Federal, aproveitando que estamos em uma fase em que é possível um recomeço, e já recomeçar de uma maneira inteligente, com soluções para a nossa cidade, vindas da nossa cidade, sem nenhuma xenofobia. Mas Brasília é diferente. Brasília não é uma cidade comum. Nosso planejamento urbano e territorial não deve seguir necessariamente os cânones do planejamento urbano convencional, porque a nossa cidade não é uma cidade convencional.

Uma segunda ordem de oportunidades que temos diz respeito à infraestrutura. A nossa infraestrutura de mobilidade é ruim, é insuficiente. Ao longo do tempo, investimentos em infraestrutura de mobilidade foram feitos? Sim, foram feitos, mas descasados muitas vezes do planejamento global da cidade e descasados de uma coisa que é fundamental como base desse planejamento, que são as necessidades das pessoas. O planejador público não pode tirar ideias da sua cabeça desconectadas da realidade das pessoas, das necessidades que as pessoas enfrentam no dia a dia. E aparentemente isso foi bastante comum no passado da nossa cidade.

Temos, portanto, uma infraestrutura insuficiente, que, ao mesmo tempo, se nós a associarmos a um planejamento participativo, escutando as necessidades das pessoas, é uma oportunidade de implantar a infraestrutura correta, a infraestrutura realmente necessária segundo uma concepção técnica embasada, uma concepção embasada em aspectos técnicos e embasada também nas necessidades das pessoas. É, portanto, obrigação do gestor público perguntar para as pessoas do que elas precisam. Isso é tão óbvio que não deveria ser sequer necessário repetir, mas parece



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	28

que foi esquecido. Quem sabe das suas necessidades é quem as têm, e é para essas pessoas que temos de perguntar. Então, quando a Presidente Deputada Celina Leão demanda uma apresentação do projeto do BRT Norte, qual vai ser a concepção de projeto, isso é claro que pode ser feito e será feito.

Uma terceira ordem de oportunidades são as oportunidades relacionadas ao serviço. Transporte, mobilidade, não é exclusivamente obra – o Expresso DF Sul está aí para nos lembrar disso diariamente. Sistema de mobilidade, sistema de transporte. Não basta construir uma pista resistente e colocar um ônibus diferente em cima. É preciso aquilo operar como um sistema de transporte, e essa operação é uma característica de serviço. Essa operação precisa ser feita também de acordo com as necessidades das pessoas e também de acordo com o melhor conhecimento técnico disponível. O nosso serviço, por uma série de dificuldades que, muitas vezes, estão relacionadas à infraestrutura – muitas vezes não –, tem muito espaço para melhorar. Melhorar a sua qualidade.

E como é que você mede qualidade de serviço de transporte? O serviço de transporte tem de ter diversas características. Eu vou citar algumas.

Primeiro é a confiabilidade. A pessoa, quando vai para uma parada de ônibus, para uma rodoviária, ou para uma estação do metrô, precisa ter a certeza de que o ônibus, o metrô vai passar. Aqui nós não temos essa certeza. Como a Deputada falou, as pessoas foram embora mais cedo da audiência pública realizada em Sobradinho porque não se tinha certeza se o ônibus iria passar. Isso tem uma série de causas, e nós já identificamos e estamos atacando uma por uma.

A segunda característica que dá qualidade para o serviço de transporte público coletivo é a pontualidade. De nada adianta você saber que o ônibus vai passar, mas não saber quando isso vai acontecer nem – ele passando – quando você vai chegar. E aí, mais uma vez, há uma série de causas relacionadas com infraestrutura e com qualidade do serviço que estamos atacando também uma por uma. A face cruel disso é que é um processo de retroalimentação negativa, porque, quanto pior o transporte coletivo, mais as pessoas optam pelo automóvel. Quanto mais as pessoas optam pelo automóvel, maior o trânsito. Quanto maior o trânsito, pior o transporte coletivo. Então é um círculo vicioso perfeito, e é esse círculo que nós precisamos romper.

Outra característica é segurança, segurança tanto contra violências – assalto, roubo, assédio sexual dentro do coletivo –, como também a segurança mesmo da via, do ônibus não sofrer uma colisão, não capotar, enfim.



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	29

Conforto, é óbvio.

Acessibilidade: de nada adianta você ter uma frota 100% acessível se o motorista não está treinado para descer o elevador e se as pessoas não têm a consciência de que todos têm direito a usar o transporte coletivo e, portanto, o ônibus ficar parado quatro, cinco minutos para se manusear o elevador é um ganho social – atrasa a viagem daquela pessoa, mas é um ganho social. A sociedade sai fortalecida quando todos têm a consciência de que precisam esperar para que outro ser humano exerça o seu direito.

Dentro desse item serviço, é fundamental tecnologia. A Deputada perguntava como se faz para garantir que os ônibus vão estar no lugar onde devem estar na hora em que eles devem estar. Tecnologia. Todos os ônibus têm ou deveriam ter equipamento de GPS, e o Estado deveria ter, mas não tem – ainda – uma central de controle desses ônibus para saber onde os ônibus estão e quando. Teremos.

E informação. Informação é fundamental para a qualidade do serviço também, porque esperar o ônibus ou o metrô se torna um estorvo muito menor quando você sabe a que hora ele vai passar. Se aquele transporte coletivo vai passar daqui a dez minutos, mas você sabe que ele vai passar daqui a dez minutos, e ele efetivamente passa daqui a dez minutos, você pode aproveitar esses dez minutos com outras coisas, com outras atividades. Se você não sabe a que horas ele vai passar, esses dez minutos são exclusivamente de espera, e uma espera no escuro.

Uma quarta ordem – e aí é um desafio mesmo – é o desafio da sustentabilidade financeira desse sistema. O sistema de transporte coletivo é caro, é caro. O que temos de fazer é torná-lo o mais barato possível e discutir com a sociedade quem vai pagar: se quem vai pagar é o usuário, se quem vai pagar é o Estado. Esse debate precisa ser feito. Esse debate normalmente é feito em situações limite, mas ele precisa ser permanente. Nada impede que o Estado pague integralmente o transporte coletivo, mas a gente precisa saber quanto ele custa. Quanto os empresários estão ganhando. Isso tudo se faz. São práticas que você implementa, obras que você constrói, um serviço que você melhora, mas talvez a maior dificuldade, o maior desafio – e não é só para o sistema de transporte, não é só para a mobilidade, mas para diversas áreas, porém aqui é bastante crítico –, são as necessidades de mudanças culturais. De uma delas a gente já falou, que é a mudança cultural de a pessoa não ficar irritada enquanto outro ser humano exerce o seu direito de entrar no transporte coletivo.



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	30

Outra mudança cultural, e essa talvez seja a mais difícil de todas, porque é bombardeada na nossa televisão, no rádio, nos nossos círculos sociais, é a cultura do automóvel. Automóvel não é só um meio de transporte. Automóvel é *status*. É claro que o automóvel tem a sua utilidade. Ele tem mais flexibilidade, você pode sair de um lugar para o outro na hora em que você quiser. O que não se pode admitir é que as pessoas sejam obrigadas a utilizar o automóvel porque não têm alternativa ou porque não têm alternativa viável.

Hoje, andar de bicicleta pela cidade, por exemplo, é uma alternativa viável para poucos. Normalmente a vanguarda é composta por poucos. Isso está até no conceito de vanguarda, porque, na hora em que todos aderirem àquela prática, ela deixa de ser vanguarda e passa a ser o comum. Mas essa onda da bicicleta não é só uma onda. Isso é uma tendência que veio para ficar, e nós temos que incorporar na nossa visão de futuro da nossa cidade um crescimento exponencial da utilização da bicicleta. E, com isso, a necessidade de o Estado implantar a infraestrutura necessária para utilização da bicicleta. Bicicleta como meio de deslocamento, como meio de transporte, não é só obra, mais uma vez. Há uma série de serviços associados ao uso da bicicleta, mas, fundamentalmente, o que se precisa mudar para tornar a bicicleta uma alternativa viável de transporte é a cabeça das pessoas que estão no trânsito. Não se pode admitir que um motorista irritado com um ciclista jogue o carro em cima da bicicleta. Isso é medieval. Isso é um absurdo que a nossa sociedade não deveria admitir.

Nós precisamos, portanto, implantar a infraestrutura necessária para que a bicicleta seja uma alternativa viável, resolver os conflitos viários para aumentar a segurança dos ciclistas e fazer as campanhas educativas necessárias para mudar a cabeça dos motoristas, seja motorista de ônibus, motorista de carro, motorista de bicicleta, e motorista de sapato, porque o pedestre está pilotando seus sapatos. Todos têm que se engajar numa nova mentalidade de convivência pacífica no trânsito, todos nós, porque nós somos motoristas. Alguns aqui eu já sei que são ciclistas também, e todos somos pedestres.

Este, portanto, é o grande desafio que sintetiza todo o nosso trabalho lá na secretaria: fazer que a pessoa possa se deslocar para suas atividades do cotidiano da forma como ela quiser e de uma forma integrada – pegue a sua bicicleta, entre no metrô, entre num ônibus, pegue o seu carro, possa andar também, se for necessário. E que tenha os transportes sobre trilhos, que são de fato a solução de transporte de massa mais eficiente.



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	31

Essa integração de modais – com todos os modais –, que não existe, existe uma ou outra coisinha no nosso sistema, é o futuro. O futuro é permitir que as pessoas andem fundamentalmente pelos modos não motorizados – a pé e de bicicleta. Em segundo lugar, pelo transporte coletivo, com preferência para o sistema sobre trilhos, mas também ônibus – não dá para colocar trilho na cidade toda. E só o residual, que tenha efetivamente a necessidade de andar de automóvel, onde – sempre haverá um percentual dos deslocamentos que vai ser feito de automóvel.

Então, integração de modais, convivência pacífica no trânsito, acesso à cidade e desenvolvimento como aumento da oportunidade de as pessoas exercerem as suas escolhas são os nossos objetivos na Secretaria de Mobilidade.

Muito obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Agradeço imensamente ao Secretário Carlos Tomé.

Eu queria que o Cerimonial, por gentileza, procedesse à leitura dos nomes dos presentes.

MESTRE DE CERIMONIAS – Queremos registrar a presença do Sr. Ronaldo Alves, Gerente de Transporte Cicloviário da Secretaria de Mobilidade; da Sra. Larissa Alencar Brito de Oliveira, Coordenadora de Sistema Viário e Trânsito; do Sr. Giscard Goedert, Coordenador do SOS Green; da Sra. Mariana Neves, assessora de imprensa da ANPTrilhos; da Sra. Mônica Soares Velloso, gerente da Codeplan; da Sra. Luizalice Labarrere, da Fundação Jardim Zoológico de Brasília; do Sr. Rogerio Dias Pereira, assessor especial na Secretaria de Justiça; da Sra. Maria das Graças Borges Moreira, Presidente do Conselho Comunitário da Asa Norte.

Queremos agradecer aos servidores da Secretaria de Mobilidade, aos servidores do Metrô, às senhoras e aos senhores.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado. Pode ser que o Cerimonial não tenha feito ou não tenha o registro de alguns dos presentes. De qualquer maneira, quero agradecer imensamente a todos e a todas que contribuíram com a nossa sessão.

Nós inicialmente dissemos que iríamos ouvir a nossa plateia, é claro. O ideal teria sido que invertêssemos, que vocês estivessem aqui no nosso lugar e nós estivéssemos aí. Duas pessoas se inscreveram, mas nós ultrapassamos o prazo de 18h, e ainda nos restam cinco minutos para completar duas horas. Sou daqueles que acham que, se a atividade durar muito, ela termina impróspera. Ela tem também que guardar esse sentido.



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	32

De qualquer maneira, há um companheiro, não sei se ainda está presente, que gostaria de se pronunciar rapidamente. Ele representa o Deputado Ricardo Vale, assessor do Deputado Ricardo Vale. O Deputado Ricardo Vale, ainda no início da sessão, teve que ir a uma atividade própria da comissão parlamentar de inquérito da qual faz parte.

Concedo a palavra ao Sr. Luís Maurício Alves dos Santos. O senhor pode chegar aqui ao microfone ou levaremos o microfone até o senhor. O senhor diz como prefere.

SR. LUÍS MAURÍCIO ALVES DOS SANTOS – Meu nome é Luís Maurício. Estamos aqui apoiando... Eu gostaria, primeiro, de parabenizar o senhor por esta iniciativa excelente, Deputado Chico Leite, porque acho que é um tema importantíssimo que o senhor está levantando.

O Deputado Ricardo Vale está atento a este tema e principalmente à questão da acessibilidade, principalmente na relação das pessoas com deficiência. No Distrito Federal, temos 1/5 da nossa população com deficiência. Somos 574 mil pessoas com deficiência no Distrito Federal. Esse tema para nós, no decorrer da nossa militância, é muito importante.

Eu sou militante, somos do Faped, que é um fórum de apoio permanente das pessoas com deficiência aqui no Distrito Federal. Várias vezes, fizemos denúncias sobre a falta da mobilidade urbana, sobre a falta de transporte. E, hoje, temos uma luz no túnel quando se traz esse tema da mobilidade urbana. Aí, inicia-se o nosso direito de ir e vir, inicia-se o respeito a tudo que queremos. Nós que temos problemas de mobilidade vemos que esse sistema de mobilidade urbana... Entendemos que não é um sistema só que resolverá o problema do transporte público, não é! Eu acho que o metrô é importante, o VLP é importante, o VLT é importante, a ciclovias é importante e o transporte de ônibus é importante.

No governo passado, quando fizeram a troca da frota, quando colocaram, mais ou menos, 400 quilômetros de ciclovias, quando instalaram o VLP, Veículo Leve sobre Pneus... A gente tem o entendimento de que este governo tem o dever de dar continuidade a esse processo, de fazer as correções que têm de ser feitas. É claro, tem que se fazer a correção do que não deu certo! Realmente, é claro que obra não é tudo, porque atrás disso tudo há um ser humano que está fazendo esse processo, e, se esses operadores não tiverem o entendimento de que, nesse momento, eles têm um papel importante, que é o tratamento, as pessoas... Então, não adianta se colocar um ônibus adaptado, sendo que o cobrador e o motorista não têm esse



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	33

entendimento, não têm essa qualificação. Ele não sabe manusear um elevador, não sabe baixar uma rampa que... Então, não adianta isso!

Nós defendemos a tarifa zero. O próprio secretário já sinalizou isso, que é possível. Por que não? Nós temos o maior Sistema Único de Saúde do mundo aqui, e o governo banca; nós temos o Sistema Único de Assistência Social, também gratuito. E por que não o transporte? Nós pagamos caro por esse sistema. E a gente entende que o governo tem que bancar, sim, esse sistema de transporte público, o que vai dar nosso direito à educação, nosso direito ao trabalho, nosso direito à qualificação, nosso direito ao esporte, ao lazer. Vamos chegar ao ponto que o carro vai ser uma coisa que não terá mais necessidade, praticamente, se tivermos um transporte público de qualidade.

Eu tenho um carro, por exemplo, e estou pensando seriamente em vir aqui de transporte público. Eu moro no Gama. Pegando o ônibus, quando chego aqui, já não consigo, porque não há uma parada adaptada do outro lado. Para eu chegar de cadeira de rodas aqui na Câmara, tenho essa dificuldade, porque a acessibilidade não foi pensada nesse sentido.

Então, é todo um sistema que tem de ser pensado. Entendemos que um sistema de modal não vai resolver o problema do transporte público. É um conjunto de ações. É um conjunto que o governo tem que pensar: o operador, tem que pensar na estrutura, tem que pensar em vários sistemas de modal em que se tenha a democratização da mobilidade urbana, de se ter a opção de vir de bicicleta, de vir de metrô, de vir no próprio ônibus. Isso é que é importante. Acho que tudo isso é importante.

E outra coisa, principalmente: a fiscalização, que foi citada por aqui. Se nós não tivermos o sistema de fiscalização, se o governo não equipar esse DFTrans – ou seja o nome que for dado –, não funciona. Não podemos entregar isso para a iniciativa privada. Não podemos. É o governo que tem de assumir, o governo tem que ter a competência de fazer a fiscalização. O usuário do transporte público tem que ter a certeza de que a sua denúncia, qualquer maltrato que o usuário tiver, vai ser efetivada.

Era isso que eu queria falar. Parabéns, Deputado, mais uma vez, pela sua iniciativa e coragem de levantar esse tema da mobilidade urbana. Parabéns ao governo, também, por ter a coragem de continuar esse processo.

Obrigado. (Palmas.)



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	34

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Agradeço muito ao Luís Maurício Alves dos Santos.

Há, também, um último inscrito, o Marcos Leandro, que é engenheiro civil e também morador do Gama.

Passamos a palavra ao Sr. Marcos Leandro.

SR. MARCOS LEANDRO – Boa noite, Deputado. Primeiramente, quero cumprimentar toda a Mesa na pessoa do Deputado e parabenizá-lo por essa iniciativa.

Quero dizer que fico muito feliz de perceber a certa importância que o governo dá para a questão da mobilidade urbana. Eu fico feliz, ainda, em ver o Dr. Marcelo Dourado defendendo o transporte sobre trilhos.

Quero dizer que, no ano passado, em 2014, a primeira vez que ouvi a possibilidade de termos um trem de Luziânia ao Plano Piloto foi do Dr. Marcelo Dourado, quando esteve nesta Casa defendendo uma reunião da Ride e apresentou esse trabalho. Eu achei fascinante, porque você dá oportunidade àqueles, na maior parte, trabalhadores que são excluídos do centro de Brasília, mas que passam todo o dia aqui. Muitos fazem suas compras e tributam aqui, mas não têm a menor dignidade de voltar para suas casas nem de chegar ao seu local de trabalho.

Entretanto, eu queria fazer uma indagação ao Secretário de Transportes no sentido de que... Não tem o que se discutir num projeto de ponta, que é o transporte ferroviário, entretanto, também temos um projeto que hoje é adotado em todo o mundo, que é o BRT.

O BRT é muito usual por vários fatores. Primeiro, pela questão da economia. É sabido que, em determinadas situações, com o recurso empregado para construir um quilômetro de metrô, você às vezes constrói cem quilômetros de BRT. Um BRT que, muitas das vezes, tem uma capacidade de carga quase que semelhante à de um metrô. Claro que é inferior, mas chega próximo àquilo.

Em estudos recentes, fizemos uma comparação em pesquisas de fluxo na DF-480 e percebemos que o BRT, instalado na DF-480, que é o Eixo Sul, atende no Gama em determinados horários com carga ociosa de até 2 mil usuários/hora. O que é isso? Falta de planejamento? Falta de administração? Não sei responder, no entanto, o manual do BRT, que foi elaborado pelo Ministério das Cidades, elege alguns critérios que, se você os adotar, tem grande possibilidade de obter sucesso na implantação do sistema. Primeiro, a questão que o próprio secretário colocou, que é a confiabilidade. Nós temos também uma questão que foi colocada, que é a questão



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	35

do conforto e, principalmente, podemos elencar como a principal: a questão da publicidade. Eu não vi no governo anterior, e também não vejo neste, qualquer publicidade no sentido de fomentar o uso deste equipamento. A gente não vê nas mídias que, usando aquele equipamento, você está economizando gás carbônico na atmosfera, que usando aquele equipamento você está trabalhando com maior sustentabilidade. Então, eu moro no Gama e moro na zona rural, hoje eu sou obrigado a vir de carro, e por quê? Eu não consigo ir de bicicleta ao BRT porque eu não tenho onde deixar minha bicicleta porque lá não tem bicicletário. Eu não tenho como ir de carro porque também não tem estacionamento para fazer a alternância do modal. Eu queria saber, então, qual é a expectativa que o governo tem para, com esse sistema que já está implantado hoje, fazer efetivamente ele funcionar assim como a sociedade merece.

Obrigado. (Palmas.).

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Eu quero agradecer ao Marcos Leandro pela participação.

Eu, rapidinho, indaguei ao Dr. Carlos Tomé se ele podia fazer uma resposta agora porque há muitas indagações. E a gente pode até continuar o debate porque o debate, eu acho, talvez seja a única coisa que se faz no gerúndio. Ninguém tem esperança de terminar, não é? Nós não vamos ter solução para as coisas, então, faz-se por meio eletrônico. Vamos nos comprometer de fazer outra comissão. Há vários Parlamentares na Casa com muito interesse.

Concedo a palavra ao Sr. Carlos Tomé, Secretário de Estado de Mobilidade do Distrito Federal.

SR. CARLOS TOMÉ – Obrigado, Marcos, pela pergunta. Eu vou responder da forma mais honesta e direta possível. Aquilo não é um BRT. Um BRT tem diversos elementos – que, inclusive, estão no Manual do Ministério das Cidades – que demandam uma série de características daquele serviço para que ele seja considerado um BRT. Um BRT é um ônibus que precisa ou que deve ser operado como um metrô. Ele precisa ter uma série de características, que são características de metrô, operado num material rodante que roda sobre pneus. Então, ele precisa ter uma canaleta, uma via dedicada em grande parte e na grande maioria do seu trajeto, e ele tem; ele precisa ter embarque em nível, e ele tem; ele precisa ter uma compra do cartão e validação do cartão fora do veículo, e ele não tem; ele precisa ter um sistema de controle operacional para permitir que ele funcione da maneira mais eficiente possível, e ele não tem.



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	36

Então, se algumas características de BRT estão presentes no Expresso Sul, outras, talvez as mais importantes, não estão, porque as mais importantes são relacionadas à característica dele como serviço, e não como obra. Tudo que foi obra está quase terminado. Mas tudo que é serviço não está sequer começado. A empresa operadora que opera o serviço de BRT não tem nenhuma *expertise* em operação de serviço de BRT. Ela opera o BRT como mais um ônibus da frota dela, e não é isso. O BRT não é isso.

Quando você fala de publicidade, o BRT precisa ter uma coisa fundamental, que está lá no manual também, que é uma marca forte. BRT não pode chamar BRT. BRT tem que ter um nome, uma marca forte. Esse se chama BRT e nem é. Quando você fala em publicidade como uma forma de as pessoas abraçarem aquele serviço, entra numa coisa que o Deputado Wasny de Roure falou, que é a sensação de pertencimento. As pessoas, nós todos, precisamos nos sentir parte de uma sociedade. A tendência que vem sendo seguida ao longo do tempo pelo modelo de desenvolvimento adotado no Ocidente é de um crescente individualismo. Mas é um individualismo cego à vida comunitária. O individualismo não é um mal em si. Quando você cultua exclusivamente o individualismo é que ele passa a ser um mal.

Então, essa sensação de pertencimento que requer a construção por meio da publicidade. Essa publicidade que você volta a falar é fundamental. Mas não é só para o BRT. É para toda a cidade, toda a vida em sociedade. Em particular para o sistema de transportes. Em particular para o metrô. Em particular para as bicicletas. Em particular para o BRT. As pessoas precisam, de fato, incorporar isso, o menos um carro. Eu já vi em várias bicicletas: "Respeite, eu represento menos um carro na rua". Ou, para cada pessoa que está dentro do transporte coletivo, menos um carro na rua. Menos um carro na rua é mais qualidade de vida para todos. É isso que precisamos construir, essa percepção. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado.

SR. MARCELO DOURADO – Sr. Presidente, eu queria complementar uma informação para o engenheiro Marcos, no sentido da capacidade do metrô em relação ao BRT.

Hoje, nós temos um *headway* em função de limitações, inclusive das estações de metrô. As estações de metrô foram construídas para um trem com quatro carros. Algumas pessoas chamam de vagão, mas vagão é para carga. São quatro carros. A capacidade hoje do trem do metrô atual, com quatro carros, e o sistema que não está ainda plenamente modernizado, que é em torno de três minutos, se você fizer a conta, mesmo com quatro carros e a capacidade de 1.300 a



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	37

1.400 pessoas por trem, se tem a capacidade de, em uma hora, levar 28 mil pessoas. Não precisa nem fazer as contas. O BRT não tem nem 5% dessa capacidade para levar em uma hora tamanho volume de pessoas.

Com a modernização que nós estamos licitando nesse mês, até o final do mês – o metrô está solicitando a modernização do sistema –, esse *headway* de três minutos cairá para 90 segundos, ou um minuto e meio. Então, essa capacidade ultrapassará as 40 mil pessoas por hora. Não existe nenhum meio de transporte no planeta ou no sistema solar com essa capacidade de transporte. Além disso, nós temos a questão da sustentabilidade, a questão ambiental. Todos nós sabemos que o grande vilão do aquecimento global – o Vaticano, o Papa Francisco foi muito claro, muito lúcido, quando disse isso – é a atuação antrópica sim, quer dizer, é a atuação do homem que faz o planeta aquecer. O grande vilão chama-se queima de combustível fóssil. Isso chama-se queima de gasolina, de diesel, etc.

Então, se pensamos nas gerações presentes e futuras, principalmente futuras, esse termo sustentabilidade, que é tão bonito e tão falado, tem que sair das palavras e se transformar em ação efetiva. Por isso que o metrô, além de estar discutindo a expansão do trilho, que é o transporte limpo que existe hoje, é infinitamente muito mais limpo do que qualquer outro tipo de transporte. Nós sim, como eu anunciei na entrevista que eu dei para a CBN e para a Bandeirantes ontem, estamos com um programa de sustentabilidade que já estamos implantando. O metrô já está testando carros elétricos. Quem quiser conhecer, é só me acompanhar depois, que eu mostro um para vocês. Carros elétricos que são totalmente limpos. Você o carrega 1h40min na tomada e anda 320 Km. Vamos ter aí outra reação forte da indústria automobilística tradicional. Estamos em um período de testes de dois carros elétricos e vamos, se tudo der certo, com o aval dos nossos engenheiros, trocar toda a frota de apoio do metrô, que são 48 carros, para carros elétricos.

Um sistema modelo-piloto será implantado aqui no Metrô-DF, e até setembro vamos implantar a primeira estação com placas fotovoltaicas; é a quarta estação no mundo. Só tem na cidade de Milão, na Itália; em Nova Iorque, nos Estados Unidos; e em Nova Deli, na Índia. Em setembro vamos pegar a estação da Guariroba e transformá-la em sustentável com captação da energia solar. Vamos transformar essa energia, através das placas fotovoltaicas, em energia elétrica.

Eu sei, como disse o Deputado Chico Leite, que é um ato simples, pequeno, que não transformará a realidade da sustentabilidade e do transporte limpo, mas são atos que podem impactar e se tornar referência para ações presentes e futuras.



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	38

Mais uma vez eu falo que não tenho bola de cristal, mas o mundo todo, quando se fala de transporte de alta capacidade, transporte público de massa, só tem uma opção, não tem jeito. A opção preferencial chama-se trilho, metrô, VLTs – Veículo Leve sobre Trilhos, e trens de média e alta velocidades. Se o Brasil não acordar para isso – e não é só para mobilidade urbana e semiurbana, não; é para o escoamento da produção industrial, da produção do chamado agronegócio brasileiro, que é a questão da agricultura brasileira –, se o Brasil não acordar para isso, não há opção para o crescimento do PIB.

E não há opção para resolver a questão da mobilidade, não só de Brasília, mas das médias e grandes cidades brasileiras, que estão entrando em colapso. Eu não sou apocalíptico, mas se o Brasil não acordar, nós vamos parar, não tem jeito. Já estamos parando, como o Secretário Tomé falou. Então, como disse Cora Coralina, a hora é de decisão, sem atraso. Sem atraso, sem postergar essa decisão, senão não haverá mais decisão.

Por isso, temos de correr, e literalmente colocar Brasília nos trilhos. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado, Presidente Marcelo Dourado.

É preciso registrar que a Lei Nacional nº 12.587, de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e estabeleceu os direitos aplicáveis nas etapas de planejamento, gestão e avaliação do sistema de mobilidade do Distrito Federal. Portanto, a minha proposta objetiva, com base na lei e nos debates aqui feitos, é que a presente comissão geral possa, digamos assim, propor e oferecer oportunidade à Secretaria de Mobilidade e ao Metrô, primeiro, de identificarem e informarem seus objetivos a curto, médio e longo prazos de forma acessível a toda a população. Segundo, de definirem e divulgarem na internet, com acesso franqueado a toda a população, metas de atendimentos e universalização da oferta de transporte público coletivo monitoradas por indicadores pré-estabelecidos; identificarem os meios necessários e institucionais que assegurem a implantação e a execução da política de mobilidade sustentável a curto, médio e longo prazos; identificarem, formularem, implantarem e divulgarem mecanismos de monitoramento de avaliação do cumprimento dos objetivos e metas.

Aqui há até um exemplo, registrando, evidentemente, aquilo a que o Dr. Marcelo Dourado já fez menção. Em relação ao Metrô, os objetivos são, por exemplo, dobrar o número de passageiros do metrô até o final do mandato do atual governo. Meta: construir x quilômetros de linha, bem como y de estações. Quais são os



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	39

recursos necessários e qual é a fonte? Se é gratuito, alguém tem de pagar. Se decidirmos que é uma prioridade para o Estado brasileiro, ele paga, se for investimento e se todos ganharem. O que não podemos é continuar na teoria da vaca. Cada interesse individual ou corporativo particulariza uma dessas tetras, seja de qualquer natureza, mas sempre o direito individual ou corporativo. Nunca o transindividual, que é o usuário, por exemplo, do transporte. Só que essa vaca vai ser assassinada por esses corporativistas ou individualistas. Hoje eu acho que nós estamos de tal maneira sequestrados – vou usar esse termo –, nós hoje estamos sequestrados pelos direitos individuais ou corporativos, que não pensam no conjunto da sociedade em geral.

E faço indicadores de desempenho. Tanto o Dr. Tomé quanto o Dr. Marcelo Dourado fizeram referência inclusive à criação do futuro, como dizia Steve Jobs naquele histórico discurso. É fundamental que essas providências façam parte, permitam-me, de um documento a ser remetido a esta Casa para que nós possamos divulgar e prestar contas à população. Nós temos uma preocupação muito grande com isso. Cada um fazendo a sua parte, nós conseguiremos chegar ao todo.

Eu conversei com o Secretário Carlos Tomé. Já tinha uma luta antiga, colocamos até emendas neste ano, que não são representativas do custo, mas pelo menos abrem a rubrica e mostram nitidamente a intenção. Nós, no nosso mandato, fazemos o orçamento participativo do mandato, em que os núcleos nas cidades indicam quais são as emendas. Não existe emenda do Deputado Chico Leite. Ninguém conversa comigo sobre emenda, nem sobre proposta, nem sobre orçamento. As emendas são para o direito transindividual.

Então, na nossa luta, eu me referia especificamente à Lei nº 5.220, de 18 de novembro de 2013. Naquela ocasião, como resultado de uma série de estudos, nós propusemos e aprovamos nesta Casa uma lei – vou ler a ementa – que determina a obrigatoriedade de afixação de quadro informativo sobre itinerários dos veículos do transporte público coletivo nos pontos de embarque e desembarque. O quadro afixado nas paradas de ônibus deve ter as linhas que servem o local, o itinerário de cada linha, o valor da passagem e os horários de circulação. Isso é fundamental e pertence à sociedade.

Nós, que estamos nesta mesa, somos empregados da sociedade. O gestor público tem que ter essa clareza. Quem paga o seu salário? Um patrão não admite a indisciplina, a negligência. O nosso patrão, que é a sociedade, não pode admitir de nós a indisciplina e a negligência. Eu quero aproveitar este momento para entregar ao Dr. Carlos Tomé a nossa lei. Já conversamos, e recebi dele a boa notícia de que



Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
14	05	2015	15h05min	41ª SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O TEMA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS E PROPOSTAS	40

já há planejamento. Já estão trabalhando na matéria e vão efetivar essa legislação. É o que pode fazer um Parlamentar: cuidar desse interesse transindividual do usuário do serviço, fundamentalmente.

Então, eu quero entregar a nossa lei, que está aqui, para toda a Mesa. Não sei se há cópia para todos os presentes. Eu queria que houvesse, mas ficará aqui à disposição de todos.

Agradeço imensamente aos nossos convidados palestrantes: Dr. Rodrigo, Dr. Tomé, Dr. Marcelo Dourado, Dr. Pérsio. Eu quero agradecer imensamente a todos que aqui estiveram, sem os quais não conseguiríamos a prosperidade desta comissão geral. Quero agradecer também a todos os servidores e servidoras: Márcia, Josué, Fernanda, Leandro, Cleudson, Tiago, todos aqueles que efetivamente coordenaram a reunião, nossa turma boa do Cerimonial, que está sempre presente, bem como os assessores e assessoras de outros colegas Parlamentares que estiveram presentes.

Agradeço também a nossa turma da segurança e dos serviços gerais, sem os quais não teríamos uma audiência tão proveitosa.

Muito obrigado a todos e a todas.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 18h40min.)