

URBANISMO Notícia da edição impressa de 24/04/2015

Plano de Mobilidade da Capital é questionado

Projeto que será enviado à Câmara de Vereadores nos próximos dias teve apenas uma audiência pública em três anos

Igor Natusch

Depois de três anos sendo elaborado quase em silêncio dentro da Empresa Pública de Transportes e Circulação (EPTC), o projeto do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Porto Alegre será enviado à Câmara de Vereadores na semana que vem. A informação é do diretor-presidente da EPTC, Vanderlei Cappellari.

Movimentos sociais e entidades ligadas ao tema reclamam do tempo exíguo e dos poucos espaços oferecidos para discutir a proposta para a lei - alvo de uma única audiência pública e de contribuições por e-mail, disponíveis no prazo de apenas uma semana.

A apresentação do projeto acabou precipitada pelo fim do prazo determinado pela Lei Federal nº 12.587, que trata do Plano Nacional de Mobilidade Urbana. A lei de 2012 dava aos municípios com mais de 20 mil habitantes um período de três anos para integrar a mobilidade urbana a seus planos diretores, a partir de ampla discussão com a população.

Findo o prazo, os municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência da lei. No último dia do prazo, que se esgotava em 14 de abril, a prefeitura convocou uma audiência pública para apresentar o projeto, elaborado por técnicos da EPTC. Foi a única vez, em todos os três anos de vigência da lei federal, que a prefeitura da Capital discutiu publicamente a questão. Após o encontro, foi aberto um e-mail para sugestões, cujo prazo de envio foi de cinco dias e esgotou-se na semana passada.

Coordenador de comunicação da Mobicidade, entidade que representa interesses de pedestres, ciclistas e usuários de transporte público da Capital, Marcelo Guidoux Kalil acredita que o processo foi conduzido de modo "bem pouco transparente" e questiona os canais oferecidos pela prefeitura para as contribuições da sociedade civil. "Uma caixa de e-mail não é diálogo. Não existe réplica. Não dá nem para ter certeza se leram ou não, quem dirá que levaram em conta na redação do documento final", critica.

Kalil garante que a Mobicidade pediu a íntegra do Plano Diretor de Mobilidade Urbana para análise, bem como as atas das reuniões que elaboraram a proposta, mas o material não teria sido repassado pela prefeitura.

Na visão do ativista, o governo municipal apressa a tramitação do plano por temer perder as verbas de mobilidade urbana do governo federal. Ele também critica a ideia de que o debate na Câmara possa atender às demandas relativas ao plano. "Não há como fazer uma discussão técnica em um ambiente de disputas políticas, como a Câmara. Já participamos de audiências públicas onde estavam presentes apenas um vereador, ou nenhum. Não há diálogo se os vereadores não estão lá para ouvir."

Cappellari garante que "todas as diretrizes federais foram plenamente seguidas" na elaboração da proposta e na tramitação do plano. Ele argumenta que Porto Alegre é uma das cidades brasileiras com maior volume de documentos oficiais tratando do tema ? entre eles, o Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana (PITMUrb), o Plano Diretor Cicloviário e o Estatuto do Pedestre. "Estamos em um estágio avançado na comparação com outras cidades. Tudo isso deu diretrizes para a elaboração do plano", diz o diretor da EPTC.

De acordo com ele, a complexidade do documento final, que tem cerca de 500 páginas, exigiu que a discussão ficasse concentrada em grupos de trabalho. "Não dá para detalhar um trabalho tão volumoso em pouco mais de duas horas, que é a duração de uma audiência pública", argumenta. A ideia, segundo Cappellari, é incorporar as contribuições já recebidas e incentivar a discussão do plano durante a tramitação no Legislativo municipal. "Haverá um debate intenso na Câmara", garante.

Cappellari explica que elementos importantes para avaliar as necessidades da população, como uma pesquisa de origens e destinos, não foram feitos devido a "fatores alheios", como a grande quantidade de obras e as mudanças de trânsito durante a Copa do Mundo em Porto Alegre. "Os resultados não refletiriam a realidade", explica o diretor.

A ideia é realizar esse levantamento no fim deste ano. O custo previsto é de R\$ 12 milhões, e o estudo deve incluir também uma leitura do transporte metropolitano. "Não adianta pensar como se Porto Alegre fosse uma ilha. Qualquer ação precisa levar em conta as necessidades de toda a Região Metropolitana."

Estudo aponta uma 'grande irracionalidade' em redes de transporte de Porto Alegre

O relatório do grupo de trabalho que elaborou a proposta do Plano Diretor de Mobilidade Urbana para Porto Alegre pinta um quadro pouco animador para quem trafega pela cidade. O diagnóstico da EPTC é claro: o conjunto das redes de transporte da Capital não foi pensado e não é explorado de forma integrada. Ainda que os subsistemas façam sentido vistos separadamente, o conjunto é descrito pelo governo como de "grande irracionalidade", em especial dentro da Capital. A falta de integração entre os modais de transportes urbanos e metropolitanos também é apontada como um fator que compromete o sistema.

Conforme o levantamento, nada menos que 30 mil viagens de ônibus acessam diariamente a área central de Porto Alegre. A superposição de itinerários causa impacto direto na mobilidade, com aumento de tempo das viagens, congestionamentos e aumento do custo operacional, que acaba sendo repassado aos usuários no reajuste de tarifa. Entre as ações mencionadas na apresentação preliminar do plano, estão a criação de uma rede de transportes hidroviários em nível municipal e intermunicipal, a implantação do metrô e a licitação de garagens subterrâneas para as áreas de maior tráfego de veículos na Capital. Tentando tornar a cidade mais amigável ao pedestre, o projeto prevê a criação do Plano Diretor de Passeios Públicos, além de melhoras na acessibilidade para deficientes físicos em calçadas e pontos de embarque. Ainda pendentes, ações como a implementação do Plano Diretor Cicloviário e a licitação do sistema de ônibus são realçadas como fundamentais para melhorar o transporte na Capital.



Documento final, desconhecido pela população, tem cerca de 500 páginas