

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

O Projeto de Lei Complementar ora apresentado propõe a alteração da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009, Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI), para definir a implantação de 395 km dos eixos/ciclovias, conforme o estabelecido no Resumo Executivo do Plano Diretor Ciclovitário de Porto Alegre, elaborado pelo Consórcio Oficina-Logit-Matricial, de conformidade com a Concorrência Pública Nacional nº CN 005 SMF BID nº 229/2005 - Empréstimo nº 1095/OC-BR, e estabelecer como meta a sua conclusão no prazo máximo de 12 anos.

Cabe registrar que Porto Alegre tem sofrido com graves problemas envolvendo a questão de mobilidade urbana. O aumento da frota nacional de veículos motorizados sem o planejamento urbanístico necessário como a ampliação da malha viária na mesma progressão ou o oferecimento de alternativas de mobilidade transformou a Cidade em um verdadeiro caos: congestionamentos, trânsito intenso, altos níveis de poluição do ar, poluição sonora, disputa por estacionamentos, altos índices de acidentes que repercutem em problemas de saúde pública. Para se ter uma ideia, Porto Alegre possui um carro para cada 2,7 habitantes. Enquanto a população aumentou 3,6% em dez anos, a frota de carros cresceu 20,38% de 2005 a 2010.

Estudo produzido pelo Instituto de Pesquisa Aplicada (IPEA) demonstrou que existem quinze carros para cada 100 habitantes no Brasil e que o uso de transporte público caiu 30% em dez anos. Apresentou, também, os seguintes dados, que impressionam: para cada criança que nasce cinco novos carros são licenciados em todo o país; o atual modelo de mobilidade do Brasil, nos últimos dez anos, para cada R\$ 1,00 investido em transporte público R\$ 12,00 foram usados em incentivos para compras de carros e motos; e a frota de veículos automotores dobrou na última década, e a tendência é que ela dobre nos próximos cinco anos.

Diante desse quadro preocupante, é preciso repensar urgentemente os modelos de mobilidade urbana adotados pela Administração Pública municipal, que tem priorizado o uso do transporte individual (veículo motorizado) sobre o individual (não motorizado) ou sobre o coletivo (motorizado).

Cabe registrar, nesse sentido, que a promulgação da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), com o objetivo de fomentar a criação de uma nova realidade e de um novo modo de vida nos centros urbanos do país, priorizando o uso do transporte não motorizado sobre o motorizado.

Do mesmo modo, é fundamental registrar que a Cidade conta com o PDCI, que incorpora os enfoques ambiental e social de planejamento na definição do modelo a ser desenvolvido. Oferece ainda o modal da bicicleta à população como uma opção de transporte para o atendimento das demandas de deslocamento no espaço urbano, em condições de segurança e conforto, mediante o planejamento e a gestão integrada de todos os modos de transporte, garantindo a prioridade aos meios de transporte coletivo e aos meios não motorizados, tal qual estabelece o Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

Nesse contexto, é importante destacar que tais políticas públicas de mobilidade urbana por uso de bicicleta tendem a colaborar com a redução de problemas envolvendo a questão, ao desincentivar o uso de veículos motorizados (individual).

Ainda assim, a implementação do PDCI não tem sido atendida a contento pela Administração Pública, haja vista inexistir resultados ou metas a alcançar dentro de marcos temporais determinados.

Frente a isso, demonstra-se a importância de se impor metas ou resultados a serem alcançados pela Administração Pública, notadamente por meio de previsão normativa determinando tal cumprimento em um determinado marco temporal. Colocamos, aqui, a seguinte tabela, constante do Resumo Executivo do Plano Diretor Cicloviário (p. 35)¹, contendo as três fases de implantação da rede cicloviária do Município:

Tabela 4.7 – Extensões por fase de implantação.

Codigo	Tratamento	EXT. FASE (KM)			Total geral
		1 4 anos	2 8 anos	3 12 anos	
1a	Unidirecional – Calçada	46,7	49,0	39,6	135,3
1b	Unidirecional – Rua	16,4	36,9	77,7	131,0
1c	Unidirecional – Canteiro Central			2,0	2,0
2a	Bidirecional – Calçada	50,9	40,2	10,1	101,2
2b	Bidirecional - Rua	3,8	0,3	3,5	7,6
2c	Bidirecional – Canteiro Central	9,4	1,0	7,0	17,5
cz	Cruzamento Especial	0,5			0,5
Total		127,6	127,5	139,9	395,0

Nesse quadro, a simples indicação de resultados objetivos previstos normativamente tende a alcançar a eficiência da Administração Pública municipal e surge como uma forma de superar a burocracia – voltada para a legalidade, a ritualística e os controles – e de viabilizar a implementação do “Estado em ação”, voltada para a resolução dos problemas atingindo os objetivos previstos no PDCI.

1 Resumo Executivo do Plano Diretor Cicloviário de Porto Alegre elaborado pelo Consórcio Oficina-Logit-Matrical. Fruto de uma construção iniciada em julho de 2006 que envolveu a participação dos técnicos do Consórcio e o Grupo Técnico de Acompanhamento (GTA) formado por integrantes da ETPC, da Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV) e da Secretaria do Meio Ambiente (SMAM). Além da participação intensa dos órgãos públicos através do GTA, os trabalhos foram, também, apresentados em seminários públicos onde foram discutidos com a comunidade os principais resultados do diagnóstico, as diretrizes adotadas e as propostas do Plano. Resumo disponível em <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/pdci_resumo_executivo.pdf>.

Dessa forma, é indiscutível o papel exercido pelo princípio da eficiência na busca da desburocratização do Estado, a partir da implementação do modelo de gestão, marcado pela busca da efetivação e garantia dos direitos.

Inobstante a isso, a Administração Pública deve agir com rapidez, presteza, perfeição e rendimento na implementação das políticas públicas, razão pela qual o princípio da eficiência, como vetor qualitativo, deve ser observado e respeitado.

Diante disso, pretendemos resolver o problema da ausência de meta no marco temporal do programa estabelecido no PDCI, vinculando-o à possibilidade de exigir o seu cumprimento.

Enfim, com base nos fundamentos descritos, apresento este Projeto de Lei Complementar, para incluir no PDCI os 395 km dos eixos/ciclovias estabelecidos no Plano Executivo acima referido, e estabelecer como meta a sua conclusão no prazo de 12 (doze) anos, e solicito aos nobres pares que deliberem pela sua aprovação.

Sala das Sessões, 19 de agosto de 2013.

VEREADOR MARCELO SGARBOSSA

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR

Altera o art. 6º da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009 – que institui o Plano Diretor Ciclovitário Integrado e dá outras providências –, determinando que a extensão da infraestrutura da rede ciclovitária seja de 395 km (trezentos e noventa e cinco quilômetros), e estabelece prazo para a implantação dessa infraestrutura.

Art. 1º Fica alterado o art. 6º da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009, conforme segue:

“Art. 6º A infraestrutura da rede ciclovitária, no total de 395 km (trezentos e noventa e cinco quilômetros), será implantada nas vias do Município de Porto Alegre, considerando-se as características das diversas categorias estabelecidas na Lei Complementar nº 434, de 1º de dezembro de 1999 – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA) –, e alterações posteriores.” (NR)

Art. 2º Ficam estabelecidos os seguintes prazos, contados da data de publicação desta Lei Complementar, para a implantação da infraestrutura da rede ciclovitária referida no art. 6º da Lei Complementar nº 626, de 2009:

I – 4 (quatro) anos – fase curta –, para a implantação de 127,6 km (cento e vinte e sete quilômetros e seiscentos metros);

II – 8 (oito anos) – fase média –, para a implantação de 127,5 km (cento e vinte e sete quilômetros e quinhentos metros); e

III – 12 (doze anos) – fase longa –, para a implantação de 139,9 km (cento e trinta e nove quilômetros e novecentos metros).

Art. 3º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.