

**RELATÓRIO DA TEMÁTICA I DO PLANO
DIRETOR**

PARTE I

**– DO DESENVOLVIMENTO URBANO:
ESTRATÉGIAS E MODELO ESPACIAL**

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Av. Ipiranga hoje	7
Figura 2: Av. Ipiranga com Ciclovía.....	7
Figura 3: Ciclovía Av. Diário de Notícias	8
Figura 4: Linha Circular do Metrô	13
Figura 5: Linha Copa integrada à Rede Estrutural Multimodal.....	15
Figura 6: Bairros Atendidos.....	16
Figura 7: Projeto Aeromóvel Trensurb-Aeroporto.....	18
Figura 8: Traçado Previsto entre Estação Trensurb e Aeroporto	18
Figura 9: Sistema de Transporte atual (itinerários superpostos).....	21
Figura 10: Sistema Integrado de Transporte – Rede Estrutural Multimodal Estruturada.....	22
Figura 11: População Beneficiada.....	22
Figura 12: Metrô Leve	23
Figura 13: Corredor da Av. Voluntários da Pátria.....	28
Figura 14: Mapa da Localização dos Portais da Cidade	29
Figura 15: Terminal Salgado Filho em agosto/2009.....	31
Figura 16: Terminal Salgado Filho em agosto/2009.....	31
Figura 17: Marina Pública - fonte SPM.....	33

Figura 18: Plano Urbano e Complexo Beira Rio - fonte SPM.....	34
Figura 19: Orla Norte e 4º Distrito- fonte SPM	34
Figura 21: Praça Dante Santoro em 2009- fonte SPM	37
Figura 22: Qualificação da Av. Pres. Roosevelt- fonte SPM	38
Figura 23: Entre rua do Parque e Moura Azevedo- fonte SPM	39
Figura 24: Rua Câncio Gomes atrás do DMAE- fonte SPM.....	39
Figura 25: Projeto estratégico de revitalização - fonte SPM.....	40

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	4
2	CICLOVIAS	6
3	METRÔ.....	11
4	PLANO DE MOBILIDADE REGIONAL.....	20
5	INVESTIMENTOS COPA 2014	25
6	PORTAIS DA CIDADE	28
7	ORLA DO GUAIBA.....	32
8	4º DISTRITO	36
9	CONCLUSÕES	43

EMENDAS EM ANEXO

1 INTRODUÇÃO

Para a avaliação da Parte I – Art 1 a 32 do PLCE 008/07, dada a importância e abrangência do tema, esta sub-relatoria percebeu a necessidade de discutir as questões da cidade como um organismo vivo e em permanente transformação integrada a um ambiente maior, a região metropolitana e o planejamento regional.

Entender a cidade como um todo, e não com uma visão fragmentada e isolada de questões pontuais, podem levar a equívocos na compreensão da dinâmica urbana, por isso, é questão fundamental partirmos dessa premissa.

A percepção da cidade como um ser único, composto por um grande número de intervenientes que, ao longo do tempo se transformam, ganhando maior ou menor importância dentro do planejamento urbano requer uma compreensão profunda e abrangente sobre a cidade.

Esta percepção nos leva a um discurso democrático e amplo que estimula a compreensão mais transversal da cidade, permitindo assim, o estabelecimento de estratégias e políticas de desenvolvimento urbano integradas que atuam de forma sincronizada e harmônica na busca de uma cidade melhor para seus cidadãos.

Considerando que a atual proposta de Revisão do PDDUA trata de questões setoriais, identificadas pelo executivo, como mais urgentes, tais como incluir recursos instituídos pela Lei Federal, denominada de Estatuto da Cidade e reavaliar as normas relativas a Volumetria das Edificações, especialmente a altura dos prédios, que a população considerou imprópria para alguns bairros de Porto Alegre, percebeu-se a necessidade de intervenções de planejamento urbano mais profundo e numa perspectiva de tempo mais ampla.

A presente revisão do PPDUA demonstra que a crescente complexidade das questões urbanas, devido as demandas naturais decorrentes do progressivo processo de urbanização, exige o monitoramento permanente das questões do planejamento urbano onde a abrangência e integração de todos agentes sejam levados em consideração, estimulando a integração entre as diretrizes descritas na Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade.

O nosso Plano Diretor deve ser uma ferramenta que, além de ser um regulador do desenvolvimento da nossa cidade, conforme os interesses de nossa população, seja um indutor de convergência dos vetores que permitam o preparo de nossa cidade para o futuro, atraindo e estimulando investimentos nas mais diversas áreas como ambiental, econômica, social, cultural, imobiliária entre tantas outras.

Assim precisamos pensar que neste momento, em que estamos fazendo a revisão do nosso Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental, não criemos instrumentos engessadores que possam obstaculizar processos muitas vezes desnecessários e ineficazes, para iniciativa privada atuar dentro dos parâmetros pré-determinados na presente Lei.

Nosso trabalho tem sido dividido em duas frentes: a primeira no aprofundamento do conhecimento dos problemas e expectativas da cidade e no contexto em que esta inserida, os projetos em andamento nas mais diversas áreas e o que falta fazer. A segunda, na leitura, avaliação e análise da compatibilidade das emendas ao PL 008/07 com outras relatorias, trabalho este que permitirá a elaboração do texto final coerente e harmônico.

2 CICLOVIAS

Um dos temas que instiga um Plano Diretor é avançar em gargalos viários, estudos são realizados e a mobilidade urbana é referência nos dias atuais para que em qualquer cidade do mundo as mais diferentes ferramentas produzidas possam alcançar um papel de destaque, a utilização de Bicicletas e a existência de Ciclovias são vitais neste ordenamento.

À medida que matérias importantes chegaram a esta casa para discussão e votação como o Plano Cicloviário chamaram a nossa atenção, e por ser um assunto pertinente a questão da mobilidade urbana, foi solicitado a suspensão da votação e um Seminário proposto, para que a população em seus diversos segmentos fosse ouvida e o projeto analisado pelos Vereadores sendo um tema de interesse da Temática I.

Nesse sentido, o próprio Secretário Luiz Afonso Senna da EPTC veio ao Seminário apresentar a proposta do Plano Cicloviário onde estão previstos em torno de 495 KM de ciclovias ao longo dos próximos 13 anos, sendo alternativa de transporte para algo em torno de 200 mil pessoas.

Ainda, o plano demonstra que tipo de estudo foi feito e qual seu impacto na Cidade, quais os bairros atingidos pelo Plano Cicloviário, assim como as ruas que serão utilizadas para ter esse modal de transporte, quando tempo para sua conclusão e quantas pessoas beneficiadas, assim como projeções de como ficariam as ruas e avenidas atingidas pelo projeto.



Figura 1: Av. Ipiranga hoje



Figura 2: Av. Ipiranga com Ciclovía

Sabemos, que a prática do uso da bicicleta assume comprovados benefícios para a saúde com alívio do uso do automóvel e conseqüente redução da poluição ambiental. Nesta ótica, assume cada vez maior

importância o Plano Cicloviário e a definição de estratégias e técnicas de forma a que este modo de transporte se assuma como uma verdadeira alternativa.

Entretanto, os princípios estratégicos tidos na base de um processo de implantação de uma rede para veículos, são basicamente os mesmos a ter em atenção na definição da Ciclovia, embora assumam igualmente relevância aspectos relacionados com as condições de operação dos eixos (níveis de tráfego e velocidades praticadas) e a atratividade social e paisagística do percurso, são pontos que devem ser bem analisados para construção e operação deste modal.

Neste sentido a construção de ciclovias, com o alargamento da faixa de rodagem destinado aos ciclistas ou a criação de espaços partilhados, assim como a adoção de medidas de apoio nos cruzamentos, pode ainda ser definido um conjunto de medidas complementares, sendo que algumas dessas medidas passam por, simultaneamente, condicionar a circulação automóvel, primeira experiência desta moderna concepção é a Ciclovia da Av. Diário de Notícias.



Figura 3: Ciclovia Av. Diário de Notícias

A utilização de alterações aos alinhamentos verticais ou horizontais, de fechos totais ou parciais de ruas ao trânsito automóvel, salvaguardando a

passagem de ciclistas e, por vezes, dos transportes coletivos, tem-se revelado extremamente eficiente no incentivo à utilização destes modos de transporte, nomeadamente quando associados a deslocamentos de pequena duração.

É exemplo, a aplicação dessas medidas como melhoria de tráfego com o objetivo de reduzir a velocidade de circulação dos automóveis ou mesmo dos volumes de tráfego que acedem a determinadas zonas mais congestionadas.

Alguns países têm desenvolvido programas de coordenação entre o uso da bicicleta e dos transportes públicos (normalmente as linhas urbanas e metrô), com sucesso na angariação de ciclistas com destino a zonas suburbanas ou em espaços de geografia acidentada. Esses programas passam pela possibilidade do ciclista transportar a sua bicicleta fora ou dentro dos transportes públicos.

Os estudiosos do tema Mobilidade Urbana, defendem meios de deslocamentos sustentáveis, como a pé ou de bicicleta. As primeiras estão condicionadas a pequenas distâncias de viagem (cerca de 600m a 2 km), enquanto que as segundas podem chegar a ser mais rápida que o automóvel, para distâncias inferiores a 5 km.

Também a criação de vestiários junto aos parques de estacionamento de bicicletas tem contribuído em alguns estados americanos e países europeus para facilitar a troca de roupas e a guarda de objetos pessoais em condições de privacidade e segurança.

Sabemos que existe uma demanda modesta pelo modal bicicleta em Porto Alegre, em contrapartida se houver uma melhor estrutura existirá um aumento significativo, seja para deslocamento ao trabalho ou lazer, o que não podemos em pleno século XXI é aceitar o trânsito compartilhado entre veículos e bicicleta, isto sim é um gerador de graves acidentes, por isso a Ciclovia avança no sentido de proteção aos ciclistas.

Por isso, trazer esta contribuição substancial não só ao sistema viário e de transporte, mas estar ao lado da defesa e proteção aos usuários foi fundamental para aprofundarmos este debate.

3 METRÔ

As grandes metrópoles cada vez mais populosas enfrentam o drama da mobilidade como um risco de estrangulamento eminente, e uma das alternativas que podem contribuir é a utilização do metrô.

Esta relatoria não se conteve ao ver de forma muito singela uma simples menção ao metrô na revisão enviada a esta Câmara pelo Executivo, por isso, fomos incansáveis ao buscarmos respostas a indagações do porque não termos já nesta revisão gravado o traçado deste sistema.

Com a produção de Seminários promovidos pela Câmara de Vereadores de Porto Alegre em dezembro de 2001 e setembro de 2002, e mais de 10 Audiências públicas promovidas pela Assembléia Legislativa do Estado no período de junho de 2003 a maio de 2004, já demonstram o quanto foi debatido esse tema de vital importância para a mobilidade urbana nesta cidade.

Neste sentido, esta relatoria convidou a direção da TRENURB a apresentar o traçado pesquisado pela empresa, baseado em estudos realizados ao longo de muitos anos, com custos de implementação por Kilômetro estimado em R\$ 66.000.000,00 (sessenta e seis milhões) e previsão de 04 anos para implantação da 1ª fase dos primeiros 20,7 KM, com onze estações de metrô e cinco terminais de integração multimodal, alcançando bairros como Centro, Cidade Baixa, Praia de Belas, Azenha, Partenon, Agronomia, e uma estimava do Porte a alcançar uma sustentabilidade viária pelos próximos 30 anos.

Ainda além de atender os bairros já citados, terá uma população total atendida de aproximadamente de 650.000 habitantes (horizonte em 2013), uma população diretamente atendida (faixa de 400m entorno da linha) de 105.000 habitantes, no entorno do traçado da linha do metrô a variável de postos de trabalho atingindo o valor aproximado de 184.000 empregos formais e informais.

A Capacidade de transporte prevista será de 40.000 passageiros/h/sentido, demanda prevista primeira etapa 290.000 passageiros/dia, com investimentos iniciais na primeira etapa na ordem de R\$ 2,5 bilhões.

Posteriormente será fechado o Anel da linha circular que atenderá todo o transporte público da região metropolitana e zona norte de Porto Alegre com previsão término em 2023, totalizando uma extensão em sua totalidade de 37,4KM.

A construção poderá ser feita de duas maneiras, a primeira utilizando a modalidade PPP (parceria público privado) que agilizaria o processo em um tempo estimado menor, trazendo uma celeridade no processo de construção sem perder o foco da transparência, outra hipótese seria o Governo federal assumir de forma integral o processo de construção e gestão, mas não atenderia a previsão de conclusão até a Copa 2014 da linha prevista.

O metrô não é só qualidade na mobilidade urbana é também um gerador de receita e investimentos para a cidade, estudos da FIA/USP demonstram que a rede do metrô de São Paulo gerou em 2005 uma economia para o País de 255 milhões de litros de combustíveis, ou seja, R\$ 525 milhões de reais, a valorização e o adensamento propiciados pela linha 1 Azul do Metrô de São Paulo já reembolsaram os investimentos feitos pela prefeitura na sua construção.

Por tudo isso este modal de transporte de seu início ao final de sua construção apresenta resultados que não deixa dúvidas de seu retorno, além de suas contribuições futuras a gestão do transporte público.

Especialistas prevêem que com a implantação do metrô, o trânsito de Porto Alegre terá um alívio, contudo isso não significa o fim dos congestionamentos que virá com a mudança de cultura de utilização do carro ao invés do transporte coletivo, para que isso aconteça este modal de trilhos contribui por não estar sujeito ao trânsito engarrafado e ter linhas exclusivas,

ainda outro diferencial será a emissão mínima de gases poluentes ao contrário dos ônibus.

Entretanto, uma política pública voltada a desenvolver meios factíveis neste momento, é esclarecer que este modelo de transporte não pode estar isolado ou concorrente a outros modais, assim, devemos propor que o **gravame do traçado do Metrô no Plano Diretor**, sirva de parâmetro para que toda uma dinâmica de transporte pensado e estruturado ao longo do tempo chegue a patamares de integração onde seja pontuado o papel de cada agente estruturador do transporte urbano desta Cidade, como veremos no mapa abaixo.

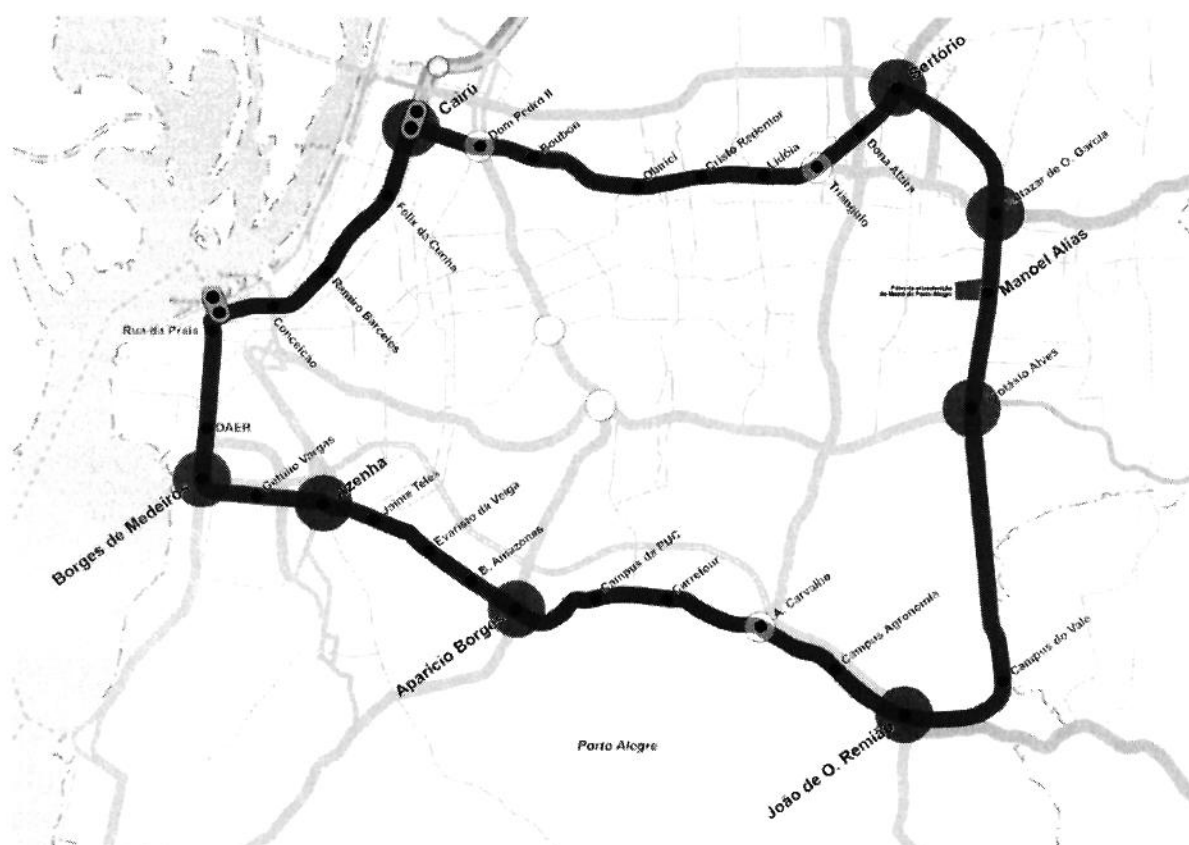
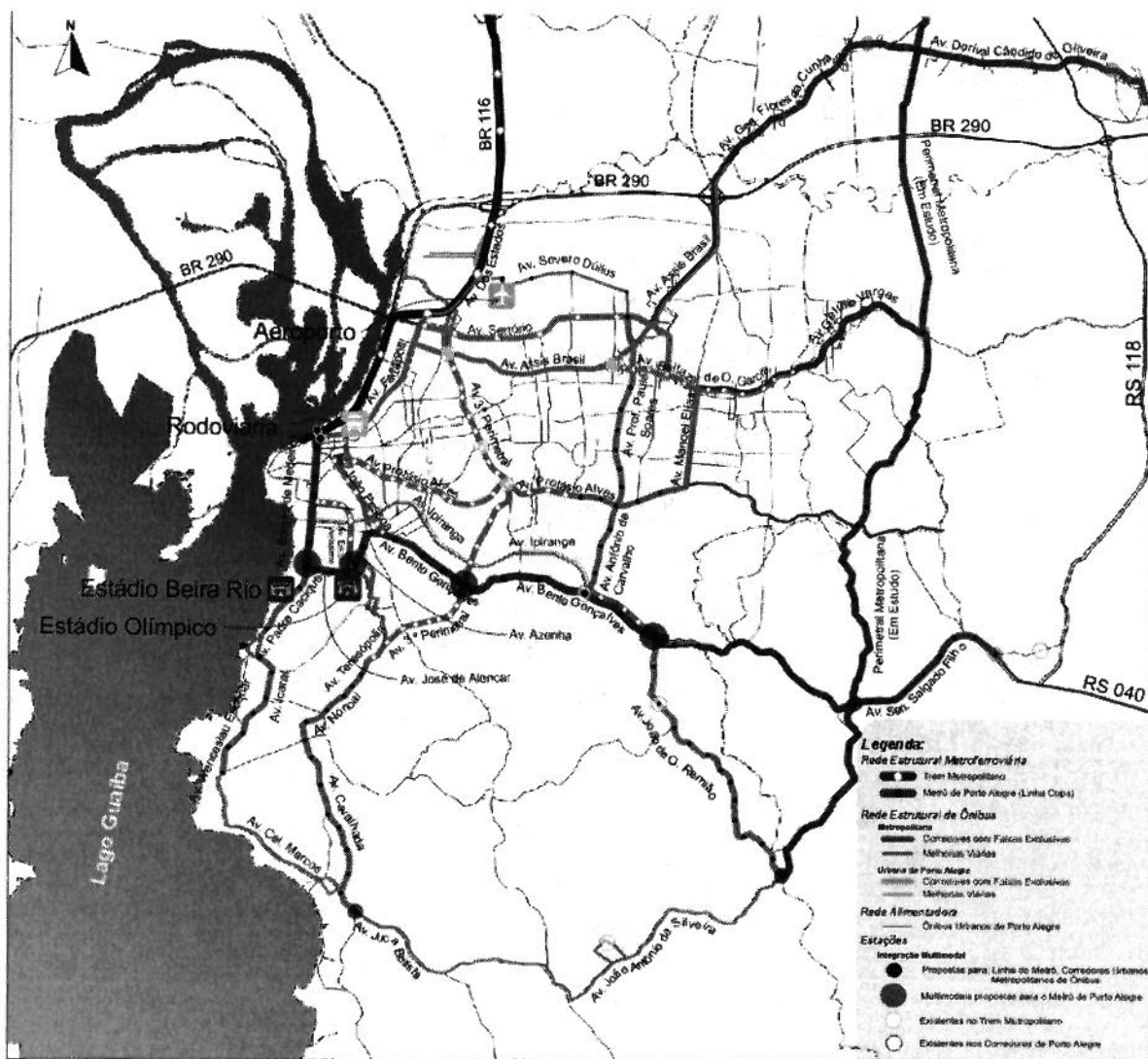


Figura 4: Linha Circular do Metrô

O **metrô é o transporte de massa ideal** para grandes e médias distâncias, adequado para alta demanda de passageiros. Não polui e é econômico. É alimentado por energia elétrica. Fica isolado dentro da malha urbana e seu acesso para os passageiros se dá pelas estações construídas ao longo das suas linhas e seu custo ambiental é baixo.

Outro conjunto de medidas que contribuem a mobilidade urbana é a coordenação dos diferentes subsistemas de transporte, como a criação de estacionamentos junto as estações do metrô.

As estratégias de Governo devem procurar aumentar a eficiência do transporte público de massa com incentivo a novos modais de transporte com infra-estrutura adequada que permita a população deslocar-se de forma rápida, confortável e segura dentro da cidade, somente assim poderão ser aplicados incentivos ou restrições ao uso do automóvel em determinadas regiões da cidade para que nos momentos de "pico" os congestionamentos não continuem neste processo progressivo, cujo custo pagaremos de uma forma ou de outra.



Rede Estrutural sobre pneus

- Metropolitana
- Urbana de Porto Alegre

Rede Estrutural sobre trilhos

- Linha 1 da Trensurb
- Linha Copa - MetrôPoa

Figura 5: Linha Copa integrada à Rede Estrutural Multimodal

Também a introdução do metrô num espaço urbano assume, pela sua capacidade, confiabilidade e conforto, um papel central na reorganização de todo o sistema de transportes urbanos, apresentando-se como um elemento dinamizador da economia e da mobilidade sustentável, estruturador do desenvolvimento urbano, com definição de novas áreas com possibilidade de maior densificação demográfica urbana, reduzindo os custos da necessidade de infra-estrutura urbana extensiva.

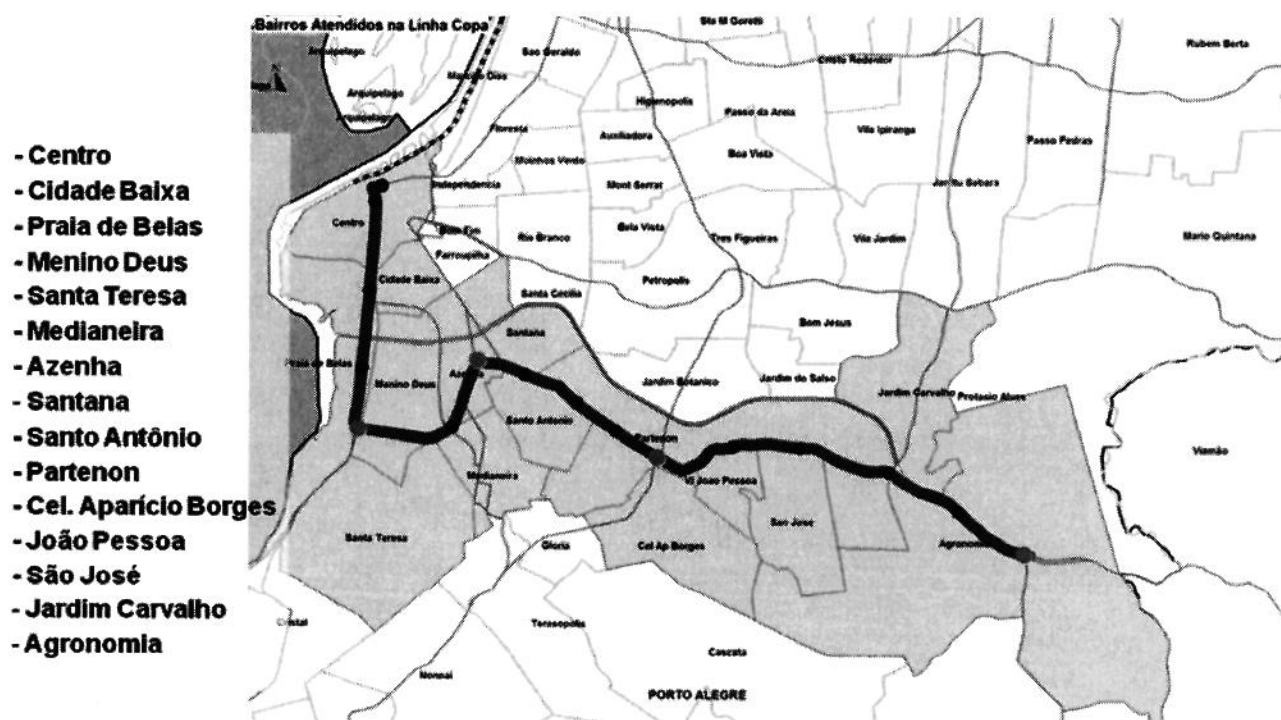


Figura 6: Bairros Atendidos

A relevância deste tema se explicita no PDDUA, terá seu valor ampliado devido ao fator de agente indutor do desenvolvimento urbano, já que áreas atingidas pelo traço do metrô passam a serem identificadas como potencial de valorização, sendo assim agentes de desenvolvimento da cidade.

O transporte público de qualidade é fator de **desenvolvimento socioeconômico, definidor de políticas públicas** que possibilita o equilíbrio entre o uso do transporte público e do transporte privado, com isso entendam-

se automóveis particulares, facilitando aplicação de políticas públicas que evitem grandes congestionamentos e a perda de tempo e dinheiro para a população em geral.

Ainda nesta linha de solução ao caos viário, a Trensurb em parceria com o Aeromóvel, produziu um projeto que aprovado em 2009 pela Câmara e Executivo possibilitará um avanço na região do Aeroporto com a construção da linha Estação Aeroporto Trensurb até o Aeroporto.

A demanda atual de usuários neste trecho é de 1476 passageiros dia (fonte Infraero), com a implantação do Aeromóvel terá uma demanda prevista de até 12.000 passageiros dia (fonte UFRGS), com isso uma contribuição significativa ao trânsito local diminuindo o uso de veículos e trazendo conforto para a população.

Este projeto representa que o Aeromóvel ligará o Aeroporto Internacional Salgado Filho à Estação Aeroporto do Trensurb em menos de um minuto. Com 854 metros de extensão, a linha terá dois veículos, um com capacidade para 150 passageiros e outro para 300.

O sistema será totalmente automático, sem necessidade de condutor e os trabalhos iniciarão até o final de 2009 e o aeromóvel começará a funcionar em 2010. O custo está orçado em R\$ 30 milhões de reais que serão investidos pelo governo federal.

PROJETO AEROMÓVEL TRENSURB-AEROPORTO

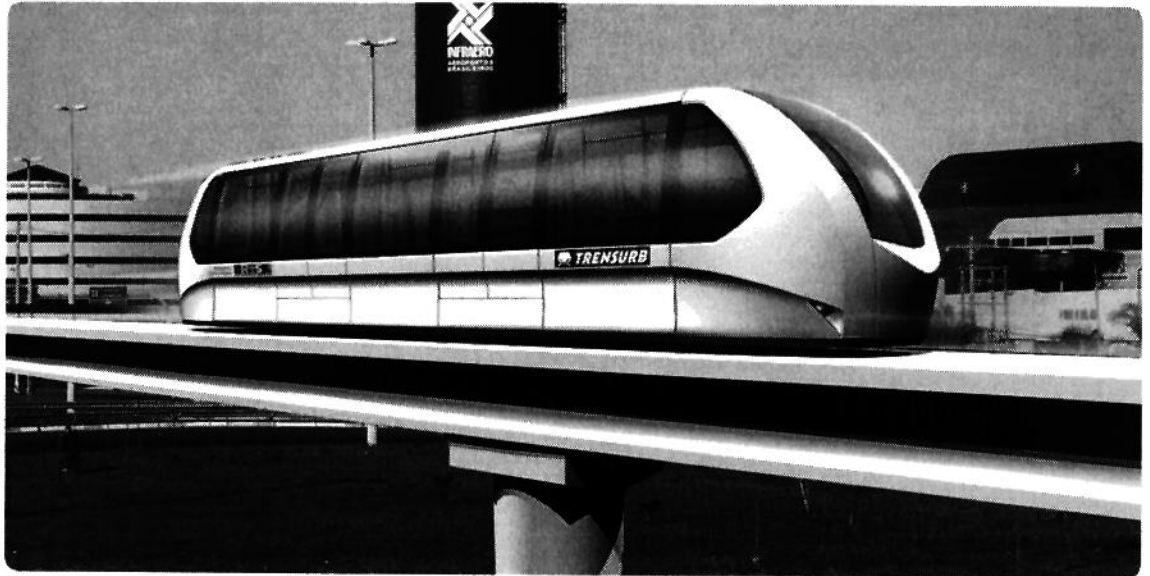


Figura 7: Projeto Aeromóvel Trensurb-Aeroporto



Figura 8: Traçado Previsto entre Estação Trensurb e Aeroporto

O Aeromóvel já foi pensado como solução para o trânsito de Porto Alegre, mas estudos realizados demonstram que sua utilização para o transporte pesado seria inviável pela sua capacidade operacional neste sistema, mas sua utilização pontual seja como esta em parceria com a Trensurb ou até mesmo o projeto em análise com a Pontificie Universidade Católica para sua utilização interna, tem se mostrado uma ferramenta de grande valia para ações específicas no combate ao caos no trânsito, ou no ganho da qualidade ambiental da cidade.

Por isso todo o esforço será necessário para enfrentarmos esta crise urbana que é o transito de Porto Alegre.

4 PLANO DE MOBILIDADE REGIONAL

A necessidade de melhor compreensão da mobilidade urbana da cidade de Porto Alegre como elemento preponderante da região metropolitana, levou-nos a convidar a Metroplan a participar da apresentação do plano de mobilidade regional.

Desde 1968 com a delimitação dos fluxos de transporte e em 1970 a criação do Conselho Metropolitano de Municípios (CMM) assim como o Grupo Executivo da Região Metropolitana (GERM), gerou-se uma expectativa de criar mecanismos e centro de estudos do transporte metropolitano, que só se consolidou em 1975 com a criação da METROPLAN que assume um papel de destaque na implantação e discussão sobre o tema de transporte urbano.

Hoje a região metropolitana trabalha com uma demanda de 1,9 milhões de passageiros/dia sendo Porto Alegre com 59,8% deste total, e uma oferta de 4.527 ônibus, onde 44,1% de Porto Alegre, como combatermos este avanço de passageiros se construímos na Cidade na Década de 80 **27,5 KM** de corredores, na década de 90 **9,8KM**, e em 2004 **12,5 km**.

Atualmente, o conjunto das redes não foi concebido nem são exploradas como um sistema integrado funcionam separadamente, cada subsistema pode parecer lógico e racional, mas apresentam irracionalidades em seu conjunto, principalmente dentro do Município de Porto Alegre, os ônibus vindo da grande Porto Alegre entram e saem do Centro da Cidade sem haver qualquer ordenamento racional a este fluxo.

As conseqüências são a superposição de linhas nos mesmos eixos, excesso de ônibus na área central (**33.000 viagens acessando a área central diariamente**) e nos corredores, aumento da poluição atmosférica e visual, aumento em acidentes de trânsito, queda na receita e aumento no custo operacional com repercussão tarifária para o usuário.



Figura 9: Sistema de Transporte atual (itinerários superpostos)

A METROPLAN apresentou-nos um amplo e profundo estudo sobre a questão da mobilidade urbana, integrando toda a região metropolitana, numa projeção de aproximadamente 25/30 anos, onde as intervenções nos tecidos urbanos das cidades devem ser coordenadas e integradas. Não obstante, o relato da dificuldade do desenvolvimento de um trabalho conjunto com a prefeitura municipal de Porto Alegre, onde a falta de diálogo e vontade política, contribuem e muito para uma realidade que devemos trabalhar para mudar.

Entretanto uma realidade tecnológica também foi apresentada, como a bilhetagem eletrônica, estrutura integrada de transição, estrutura integrada definitiva, instrumentação legal (convênio, consórcio público), recursos humanos e materiais dos órgãos deliberativos e executivos, assim como o uso do metrô leve e ônibus articulados.

Quando se apresenta diferentes modais integrados devemos pensar todos sem exceção, para melhor visualizarmos, traremos uma simulação a seguir.

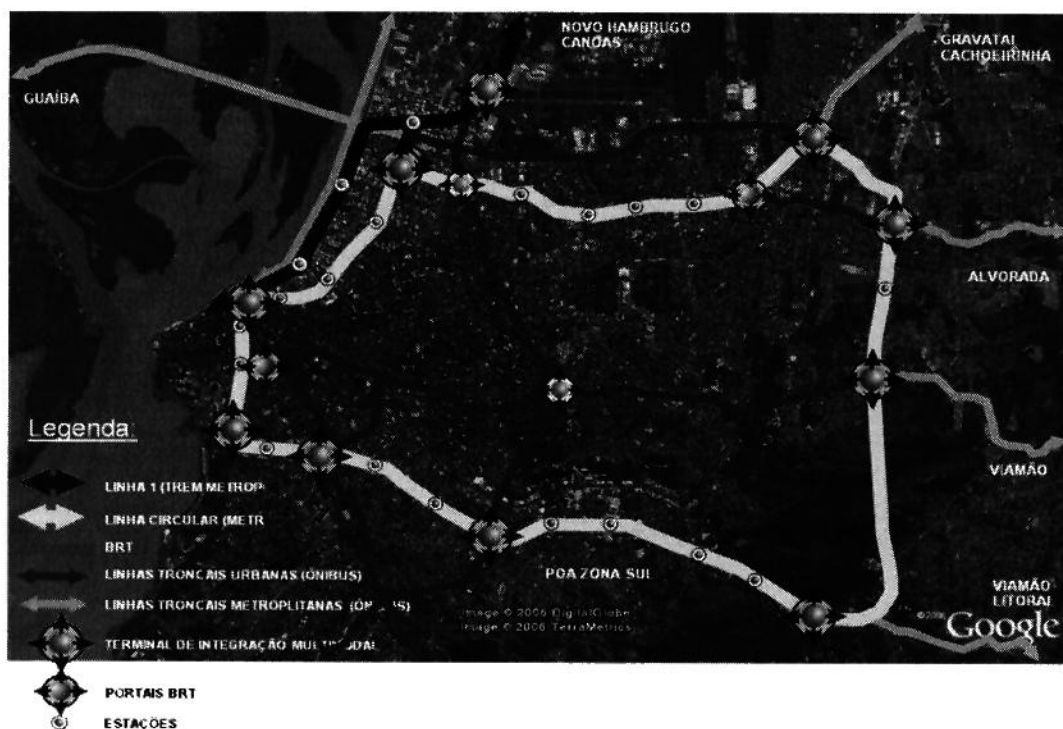


Figura 10: Sistema Integrado de Transporte – Rede Estrutural Multimodal Estruturada



Figura 11: População Beneficiada

Na visão da METROPLAN, a opção do metrô leve atenderia a um nível de oferta inferior ao de um metrô pesado, mas superior ao de um corredor de ônibus, pode ter os seus veículos com gabarito reduzido, com largura, altura e comprimento dos seus veículos menores que os dos metrôs clássicos, circulam assim em túneis de diâmetros menores e elevados mais estreitos e leves e garantem uma capacidade de transporte que varia de 20.000 a 40.000 passageiros sentido hora.



Figura 12: Metrô Leve

Devemos estar atentos ao custo social e econômico devido a dificuldade de deslocamento crescente nos grandes centros urbanos não só dos seus cidadãos como das cargas que circulam nas ruas. Se quisermos uma cidade sustentável que promova o desenvolvimento econômico e social de seus cidadãos precisamos agir agora.

Os congestionamentos de tráfego urbano afetam, negativamente, a qualidade de vida nos espaços urbanos. Uma das principais causas do congestionamento de tráfego automóvel centra-se na dependência que a sociedade moderna tem do automóvel. Daí derivam diversos impactos negativos para a sociedade em geral, destacando-se impactos aos níveis econômicos, sociais, ambientais e de vivência urbana.

Importa, como tal, procurar medidas de atuação sobre o sistema de transportes que contrariem essa tendência, e que sustentem a imposição gradual de uma política de mobilidade sustentável.

Essas medidas tenderão a incidir na promoção da utilização de meios de transporte em “massa” e nos modos ditos “suaves”, contrabalançada pela imposição de restrições ou condicionantes à circulação e estacionamento automóvel.

Nessa óptica, a presente comunicação centra-se na apresentação de alguns princípios, estratégias e medidas de promoção da mobilidade sustentável assim como na identificação das potencialidades

O problema atual de muitos espaços urbanos é a falta ou desadequação das infra-estruturas físicas para responderem aos níveis de procura que a solicitam, gerando-se os congestionamentos urbanos. Na verdade, tanto do ponto de vista ambiental, como do espaço físico que ocupa, o veículo automóvel afigura-se como um meio pouco sustentável.

Com isso, projetos de desenvolvimento na rede metropolitana de transporte de passageiros trarão melhorias e acessibilidade de empresas e comércios, integrações do sistema de ônibus com outros modais de transporte produziram a interligação entre Porto Alegre a região metropolitana.

Portanto, entendemos que a partir de um plano de transporte urbano que contemple a mobilidade da região metropolitana, seja amplo e eficaz, e que defina com clareza as estratégias a serem adotadas nos próximos anos, sendo assim contribuirão para melhor elaborarmos estratégias de desenvolvimento apoiadas por um sistema viário adequado, que permitirá deslocamentos seguros e rápidos com conforto e segurança de pessoas e cargas, sem agravamento do caos em que se encontra o trânsito de veículos em Porto Alegre.

5 INVESTIMENTOS COPA 2014

A relatoria não mediu esforços para que tivéssemos detalhes sobre o evento Copa 2014, que pela envergadura contribuirá e muito para alavancarmos em todos os níveis a cidade de Porto Alegre, investimentos na ordem de R\$ 8.000.000.00 (oito milhões de reais) serviram para que possamos ser ousados em proposições a atendermos o evento e deixarmos obras que muito contribuíram para a sociedade gaucha e em especial a porto alegreense.

Com a vinda do Secretario do Planejamento Marcio Bins Ely, tomamos conhecimento dos diversos projetos e obras em fase inicial de implantação, já visando a Copa 2014, onde se destacam as intervenções em ruas e avenidas para a melhoria dos deslocamentos em nossa cidade. Precisamos atuar de forma a assegurar que estas intervenções estejam integradas aos projetos de mobilidade da região metropolitana, conforme estudos desenvolvidos pela Metroplan.

Os investimentos previstos da Copa 2014, como a duplicação de avenidas com grande fluxo de trânsito como a Avenida Edvaldo Pereira Paiva (Beira-Rio), visando ampliar o acesso ao estádio Beira Rio, um planejamento urbanístico e viário para a Avenida Tronco, Duplicação da Avenida Vicente Montegia, Silva Paes/ Teresópolis, Avenida Praia de Belas, desafogando a Zona Sul da Cidade.

Ainda, a Zona Norte da Cidade recebendo intervenções da Copa 2014 como a duplicação do sistema viário e infra-estrutura da Avenida Voluntários da Pátria, Av. A.J. Renner, melhorias nas Avenidas Grécia, Dona Teodora, Av. Caíru, Farrapos, João Ferreira Jardim, Ipê, dos Prazeres, Rua dos Maias, entre outras.

Investimento como Rodovia do Parque, Nova Ponte do Guaíba, extensão do TRENURB até Novo Hamburgo, complementação da Primeira, segunda e terceira Perimetral.

Na Zona Leste da Cidade, melhorias na Avenida João de Oliveira Remião, extensão da Linha 2 do TRENURB, qualificação e melhorias no transporte coletivo da região e da Cidade, tudo isso já com estudos e previsão para que possa estar pronto até a Copa 2014.

A construção de quatro grandes Portais, Portal Caíru, Portal da Confluência da Avenida Protásio Alves com 3ª Perimetral, Portal Azenha e Portal Gigante Para Sempre, e a implantação da Linha Hidroviária para Guaíba, prevista para a Copa 2014.

Todavia, é questão fundamental que nos asseguremos que tais projetos e obras sejam executados de maneira integrada a um todo maior, de forma que, após a Copa, sejam obras que fiquem perfeitamente integradas ao tecido urbano para que não sejam sub-utilizadas, e que no decorrer do tempo nos lembraremos de que poderíamos ter feito melhor.

Os investimentos para a Copa não se resumem somente a ações referentes a mobilidade urbana. Temos conhecimento de ações da Secretaria do Planejamento em áreas como Plano de Segurança para a Cidade, melhorias de parques e praças, monitoramento do ar e da poluição visual, requalificação da orla do Guaíba e tantas outras ações, cujos temas fazem parte de outras relatorias.

Entretanto mesmo com todos os investimentos previstos, em nossos trabalhos identificamos a carência de um plano de transporte urbano compatível com a nossa realidade conforme determinado no Estatuto as Cidades, conforme seu art. 41, que determina que "...cidades com mais de quinhentos mil habitantes devera ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido...."

Neste sentido, a qualificação de investimentos será de vital importância no que tange não só os seus efeitos pontuais do evento, mas sim uma visão de uma aplicação a permear a cidade como um todo em prol de um futuro melhor, historicamente cidades que receberam jogos da Copa do Mundo tiveram

ganhos significativos em todas as áreas, isso é que esperamos que aconteça com Porto Alegre.

6 PORTAIS DA CIDADE

O projeto Portais da Cidade visa consolidar a cidade de Porto Alegre como uma referência em mobilidade urbana, propiciando um ambiente propício e favorável ao desenvolvimento econômico e social, através de uma gestão transparente e eficiente em sintonia com as necessidades da população.

Com essa visão em contribuir com a mobilidade urbana, que o Secretário de Gestão Sr Clóvis Magalhães a convite do Relator, esteve apresentando a essa temática às peculiaridades do projeto.

Por ter a Cidade de Porto Alegre uma característica de modal único sobre pneus, e ter permissões de rotas a 03 consórcios operacionais privados e 01 uma empresa pública que operam o sistema de transporte público, é que projetaram-se os Portais da Cidade, a fim de atender a demanda inicialmente interna e posteriormente a demanda metropolitana, diminuindo em torno de 30 a 40% o ingresso de viagens ao centro da capital.



Figura 13: Corredor da Av. Voluntários da Pátria

O modelo inicialmente proposto seria o de tronco alimentado com flexibilidade operacional, trazendo nova dinâmica social e aliviando o fluxo de veículos, trazendo novas centralidades econômicas e sociais ao redor dos novos terminais.

O projeto está previsto para ser implantado em processo contínuo ao longo do tempo e não dependerá das trocas de governo, pois trará uma cultura de qualidade ao transporte público por mais de 40 anos.

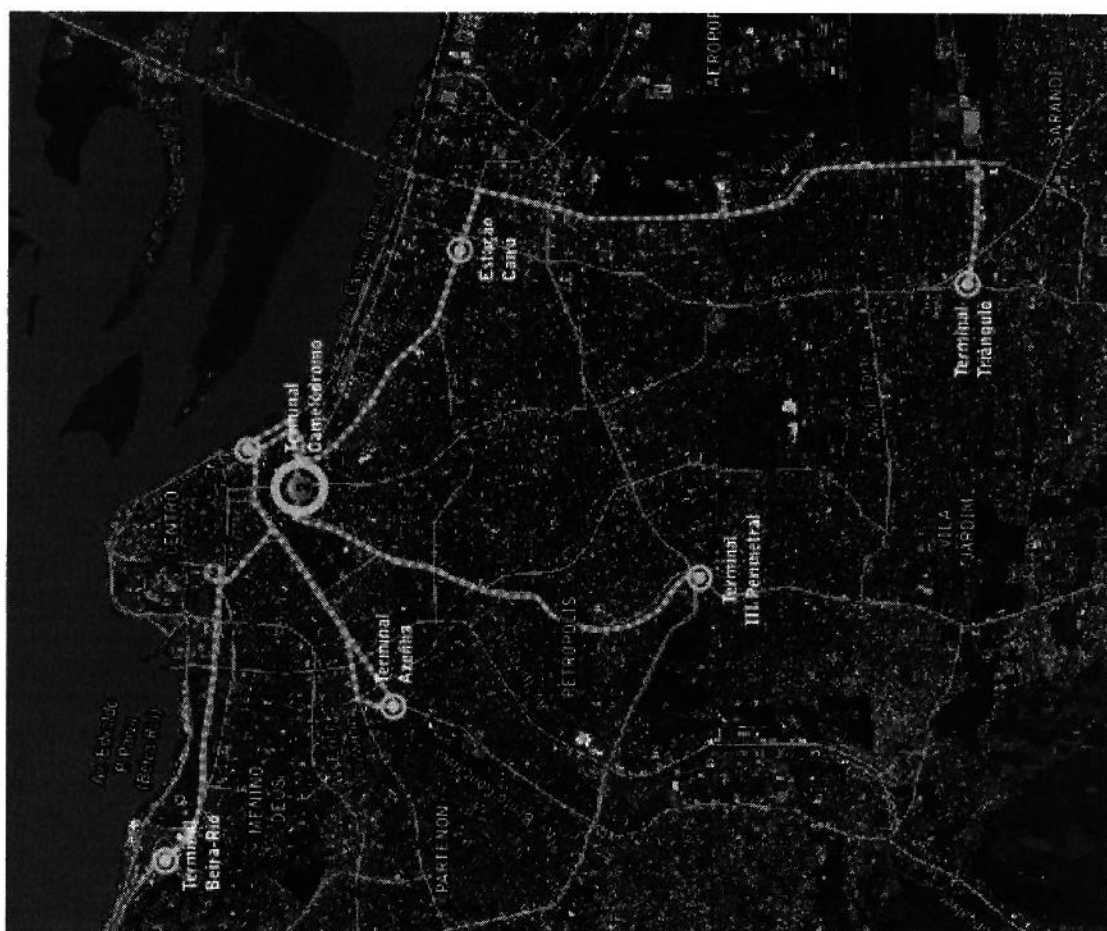


Figura 14: Mapa da Localização dos Portais da Cidade

O sistema contará com 24 estações modulares de embarque e desembarque, sendo 18 construídas e 6 adaptadas.

Quatro grandes portais complementam o sistema:

- PORTAL CAIRU
- PORTAL CONFLUÊNCIA DA AVENIDA PROTASIO ALVES COM A 3ª PERIMETRAL
- PORTAL AZENHA
- PORTAL GIGANTE PARA SEMPRE

Os debates a cerca do tema instigaram a perguntas de se não estaríamos retornando a um modelo já experimentado na Cidade e rejeitado que foram os terminais de transbordo, a explicação do Secretário foi simples, os Portais represaram apenas 30 ou 40% da demanda ao Centro da cidade ao contrário do antigo sistema que represava 100% das viagens vindas dos bairros nos terminais.

Entretanto outras dúvidas surgiram como a interligação dos Portais com o metrô, como estava sendo avaliada esta possibilidade?, mais uma vez o Secretário relatou que se este modal de transporte for utilizado, ambos estariam em um projeto interligado macro de transporte, avaliado pela Prefeitura.

Além de recuperar parte da mobilidade urbana, contribuirá significativamente para a recuperação dos espaços públicos e a área central da cidade, sustentabilidade econômica, social e ambiental.

Mas as melhorias não cessam, com este sistema, os usuários do transporte coletivo terão menor tempo de viagem, melhores condições de embarque e desembarque, menores custos, mais segurança e comodidade, pois acabarão os terminais a céu aberto de hoje como são os da Av. Salgado Filho, onde os passageiros ficam expostos e a mercê do tempo e aos marginais que por ali circulam.



Figura 15: Terminal Salgado Filho em agosto/2009



Figura 16: Terminal Salgado Filho em agosto/2009

7 ORLA DO GUAIBA

A Temática I do Plano Diretor em um dos seus eixos que é o Desenvolvimento, não poderia deixar de tratar o tema da Orla do Guaíba, pois entendemos como um assunto que transita por todo o Plano Diretor, sendo um elemento estruturador com impacto para a cidade.

As discussões da cidade sempre foram no sentido comum de partilhar acesso universal da Orla a todos, mas o seu uso foi tolhido ao longo da história, seja pelas construções para contenção das cheias, as ocupações irregulares de moradias, clubes privados, ou os aterros sequenciais em parte de sua extensão, o que nos resta é discutir a ocupação não só de um trecho específico e sim emergir em outros paradigmas que é a devolução naquilo que for possível ao Cidadão de Porto Alegre.

Devemos pensar neste sentido, em desenvolver os espaços públicos em larga escala, o debate partilhado entre a Orla Sul, Central e Norte, são ações e estudos da Secretaria do Planejamento que apontam nesta direção por serem de características e uso diverso, sem esquecer a Orla na sua totalidade.

A Orla Sul, tem especificações impar por estar com a ocupação indevida de moradias e clubes particulares, mas em contrapartida a questão ambiental em sua parte final preservada gera uma esperança em mantermos a proteção do meio ambiente existente, e por ainda ter uma paisagem sem agressões e muito próximo ao seu estado natural

A Orla central essa está mais próxima a todos, pois converge e beira o centro da cidade, discutir seu uso de forma pontual já foi objeto de debates intensos ao longo dos anos, mas de forma integrada analisar o conjunto dos mais de 75KM de Orla e explorar de forma consciente suas peculiaridades é o nosso ponto de partida.

Exemplos quando falamos de Orla central nos remete a Argentina mais especificamente ao bairro Caminito em Buenos Aires, exemplo de integração

planejada entre Orla e centro, aterro do Flamengo no Rio de Janeiro, integrando preservação da Orla, do patrimônio cultural e seu uso racional, trazendo um charme a quem passa ou utiliza de forma prazerosa esses locais.

Porto Alegre com o uso desordenado da Orla deixa de explorar este potencial econômico e cultural, abandonando um fator de desenvolvimento que traria sem sombra de dúvida uma qualidade de vida aos seus moradores ou turistas que passam pela cidade, por isso, a revitalização do Cais Mauá, a Usina do Gasômetro que sobreviveu como bandeira de possibilidade de integração Orla pública e Cidade, são sinônimos de que se planejados investimentos públicos ou privados podem devolver as potencialidades destes locais sem sombra de dúvida, respeitando os limites de convivência entre as pessoas e o meio ambiente ali existente.

As imagens abaixo são estudos da Secretaria de Planejamento de Porto Alegre (SPM) de projetos para utilização da Orla, como Marina Pública e áreas de passeio.

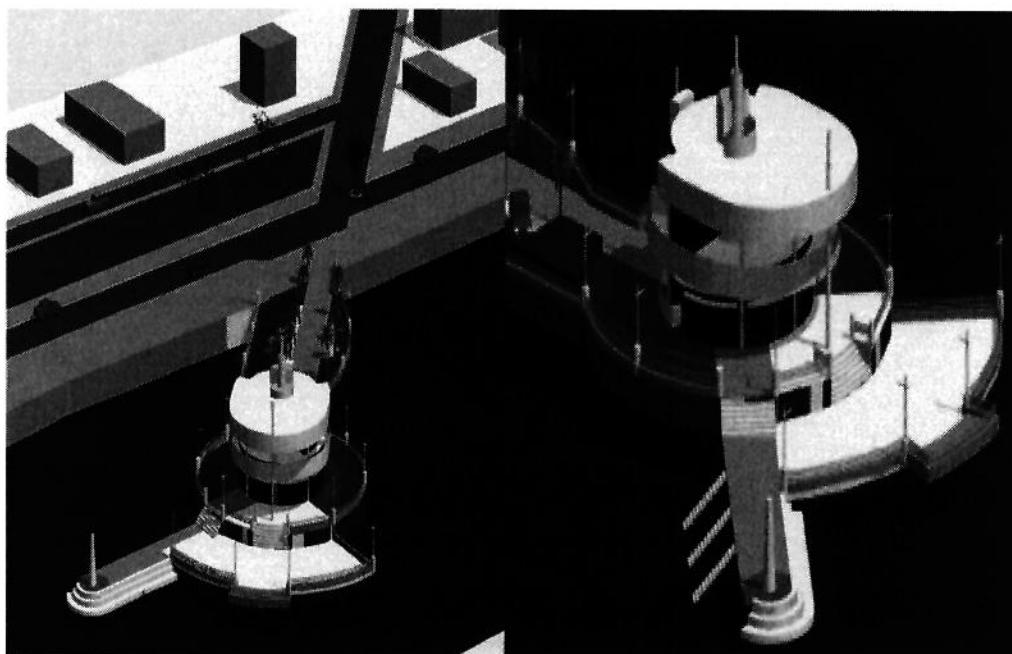


Figura 17: Marina Pública - fonte SPM



Figura 18: Plano Urbano e Complexo Beira Rio - fonte SPM

Sobre a parte Orla norte, estudos da SPM demonstram investimentos que podem ser parte integradora da revitalização não só da Orla, mas atingir os bairros que compõem o 4º Distrito, uma área que hoje está degradada e necessita de forma urgente sua revitalização.

I - OBJETIVO DO TRABALHO

Estabelecer **diretrizes de uso e ocupação unificadas** para as faixas de orla central e norte da cidade, contemplando a sua articulação e convergência aos propósitos, diretrizes e procedimentos relativos aos esforços de revitalização do 4º Distrito da cidade, do Casa Mauá e o resultante reordenamento das instalações portuárias.

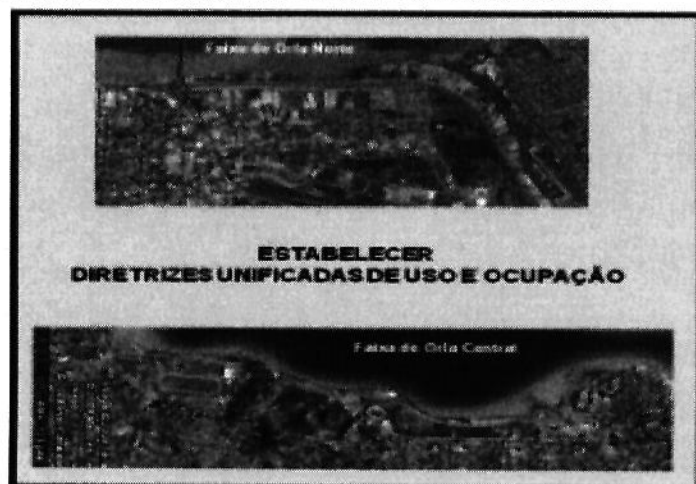


Figura 19: Orla Norte e 4º Distrito- fonte SPM

Ainda, o planejamento e o uso ordenado da Orla norte, é buscar maneiras e práticas que de forma uníssona convirjam para uma solução de ações integradas até de outros municípios limítrofes como Canoas, que refletiriam no planejando a preservação ambiental de forma conjunta, melhorando seu uso e qualificando mananciais de água e ecos sistemas, é desafiador esta tarefa a todos que querem uma cidade melhor.

Entretanto, não devemos nos furtar em buscarmos medidas a curto prazo quais sejam, melhorar o acesso nesta região que sofre pelo corte de vias de grande fluxo, rediscutir o uso pelas as empresas que exploram o comércio de areia, as usinas de concreto, clubes, enfim redefinir o papel da Orla enquanto indutor de desenvolvimento e preservação ambiental.

Por todo o conjunto exposto, seja de trabalhos ou estudos realizados, nos leva a refletir que o caminho será de uma construção coletiva entre os diversos atores que compõe as decisões desta cidade, esperamos que as experiências bem sucedidas aqui citadas sejam norteadoras, mas não definitivas para a nossa realidade.

8 4º DISTRITO

O bairro que hoje é o 4º Distrito, não passava de uma área de chácaras em 1895 (fonte SPM) quando houve o loteamento daquela região com grande concentração de imigrantes italianos e alemães.

Sua história é marcada pela vocação industrial e a instalação de empresas dos vários ramos comerciais, com o passar do tempo essa característica foi sendo abandonada e em contrapartida nada se incorporou aquela região que pudesse absorver as áreas ociosas ou avançasse no seu desenvolvimento.

Ainda por sua arquitetura, a Prefeitura de Porto Alegre listou vários imóveis como de compatibilização e definiu área de ambiência cultural nesta região, trazendo com isso somente o ônus do processo, pois estagnou possibilidades de investimentos imobiliários que necessitassem a ocupação de área já existente, em raríssimos casos houve investimentos na recuperação dos prédios tombados, em contrapartida o município em nada aportou recursos para a preservação histórica de prédios.

Com a degradação do 4º distrito, moradores e associações, construíram um canal de discussão com os poderes Executivo e legislativo, em prol de soluções para que não se tornasse inviável esta região que já foi referência a esta cidade.

Neste sentido, a Secretaria do Planejamento aponta ações e estratégias que compõe a imediata retomada do crescimento do 4º distrito, como a duplicação da Av. Voluntários da Pátria, projeto de mudança de imagem da região, o incentivo de pólos de Ensino dos mais diversos níveis, qualificação de Avenidas e ruas importantes e reurbanização de praças.

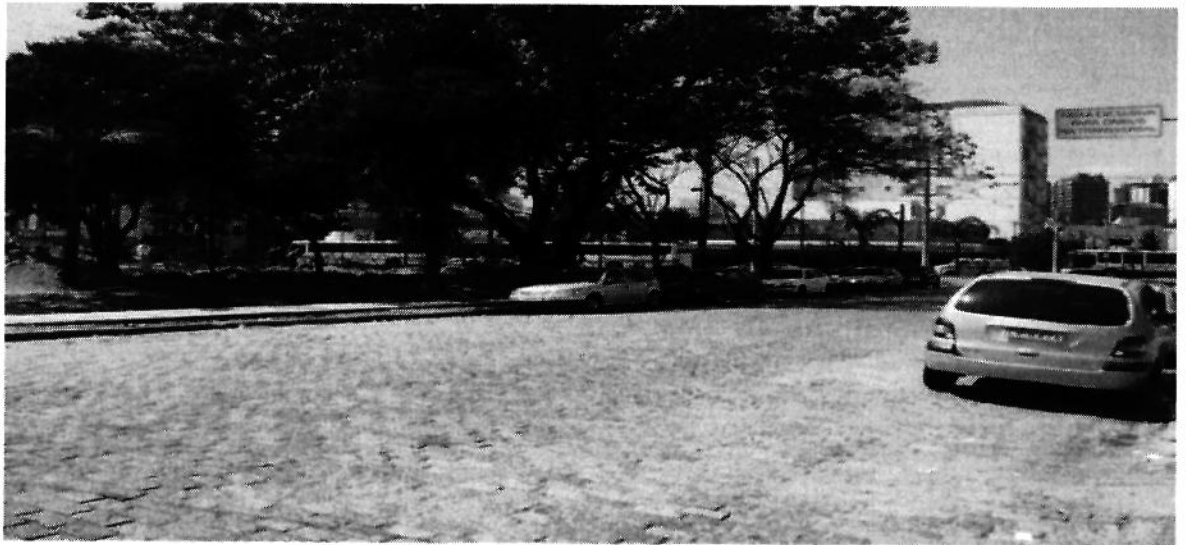


Figura 20: Praça Dante Santoro em 2008- fonte SPM



Figura 21: Praça Dante Santoro em 2009- fonte SPM

Ainda sobre projetos, a Secretaria do Planejamento apresentou o estudo sobre a Avenida Presidente Roosevelt, onde pesquisas realizadas demonstram que o quando uma das partes investem, seja público ou privado sempre à uma contrapartida das partes envolvidas na dinâmica de desenvolvimento de regiões degradadas.

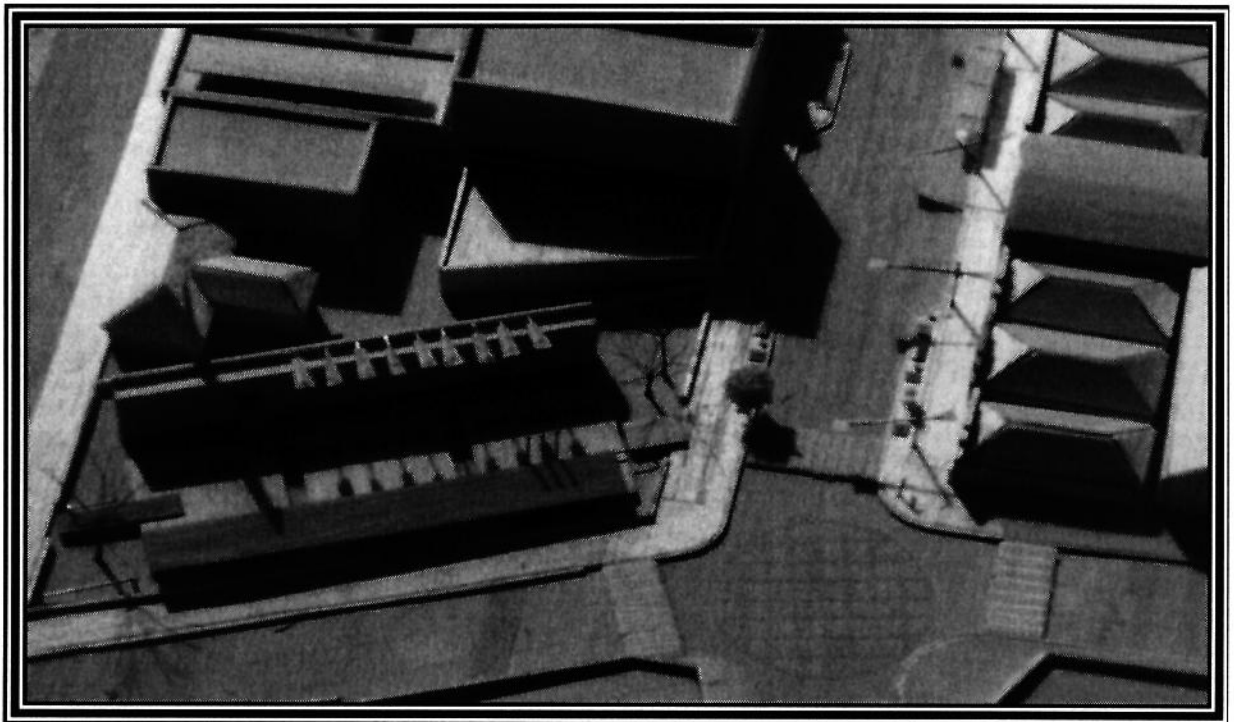


Figura 22: Qualificação da Av. Pres. Roosevelt- fonte SPM

Sobre a mobilidade da região com interfaces com a Orla e Centro Histórico, são propostas em estudo, Av. Farrapos Urbanizada com a qualificação do mobiliário urbano, melhoria na pavimentação e arborização, são exemplos de avanços propostos.

As figuras abaixo demonstram as medidas estudadas para ligarem a Orla ao 4º Distrito, que hoje servem apenas como acúmulo de lixo, local de drogadição e moradores de rua.



Figura 23: Entre rua do Parque e Moura Azevedo- fonte SPM



Figura 24: Rua Cância Gomes atrás do DMAE- fonte SPM

A figura abaixo demonstra quais as áreas de perímetro preferencial, que são analisadas como opção estratégica para desenvolvimento e revitalização urbanística pela Secretaria de Planejamento da cidade, que seria da rodoviária até a ponte do Guaíba (amarelo Av. Farrapos e verde Av. Voluntários da pátria)

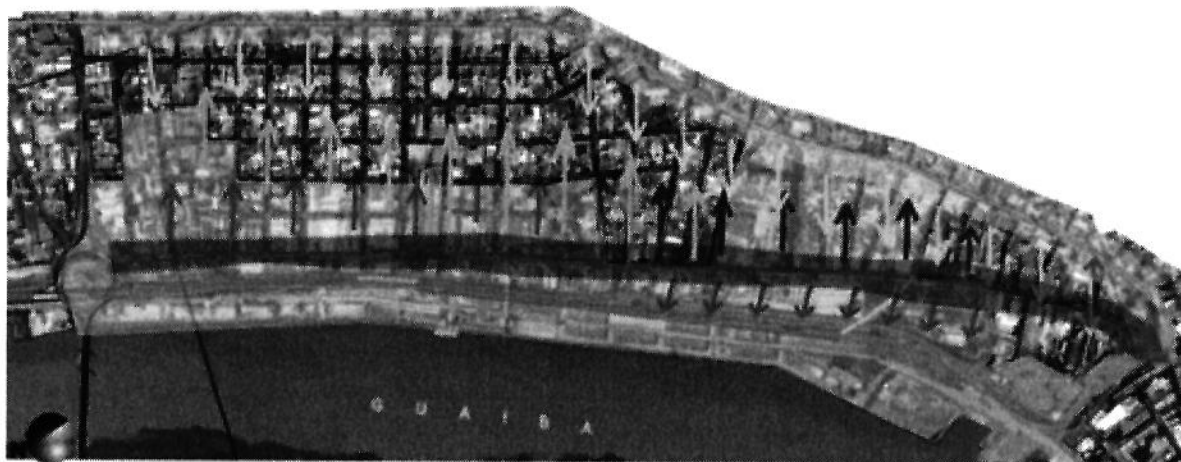


Figura 25: Projeto estratégico de revitalização - fonte SPM

Ainda um trabalho realizado pela Secretaria de Planejamento aponta algumas prospecções de Projetos ligados a COPA 2014 como veremos a seguir:

- A) TERRITÓRIO ARENA DO GRÊMIO-Área da Arena e do complexo multifuncional e área de inserção da BR 448 junto à free-way e rua Voluntários da Pátria (Bairro Humaitá).
- B) EIXO AV A.J.RENNER - Duplicação do trecho existente e conexão com av Pe. Leopoldo Brentano, até a av Ernesto Neugebauer, em direção à av. Guilherme Schell; conexão com a 4ª Perimetral.
- C) EIXO VOLUNTÁRIOS - Projeto urbanístico / projeto viário com duplicação do trecho entre a Estação Rodoviária e a Ponte do Guaíba. Conclusão do prolongamento a partir da av Dona Teodora até a av Pe

Leopoldo Brentano, incluindo projeto de qualificação urbana: paisagismo, iluminação, mobiliário urbano. Faz parte deste eixo o Parque Linear, projeto executado pela SMAM.

- D) EIXO DONA TEODORA - Revisão dos pontos de cruzamentos existentes, projeto de qualificação urbana: paisagismo, iluminação, mobiliário urbano; inserção da Nova Ponte do Guaíba com conexão com a av Dona Teodora e av João Moreira Maciel (Orla).
- E) TERRITÓRIO COMPLEXO PONTE DO GUAÍBA - Complexo da Ponte e entorno imediato (áreas verdes complementares e acessos junto à Orla) ; Área da Igreja dos Navegantes (Área de Interesse Cultural-AEIC); Passarela de acesso ao DC Navegantes; Área do DC Navegantes e IPA Metodista; av Sertório (trecho entre a av Farrapos e a Ponte); av. Brasil e av Cairú (conexão com o Terminal Cairú – projeto Portais da Cidade / EPTC); conexão viária entre as áreas 1,2 e 3 do Projeto de Revitalização do 4º Distrito e Orla do Guaíba: projeto urbanístico e de qualificação urbana (paisagismo, iluminação, mobiliário urbano).
- F) EIXO AV SÃO PEDRO - Trecho entre av Farrapos, rua Voluntários da Pátria e Orla do Guaíba - Projeto de qualificação urbana: paisagismo, iluminação, mobiliário urbano; conexão com área do Porto (Orla); presença de Área de Interesse Cultural – AEIC FIATECI.
- G) EIXO AV FARRAPOS - Projeto de qualificação urbana: paisagismo, iluminação, mobiliário urbano e arborização dos passeios.
- H) TERRITÓRIO RODOVIÁRIA - Entorno da Estação Rodoviária , incluindo a área entre a av Farrapos, rua Ramiro Barcelos, Porto / Orla e rua Carlos Chagas(Centro Histórico) e av Júlio de Castilhos.
- I) TERRITÓRIO TERMINAL INTERMODAL – Projeto urbanístico do Terminal intermodal conectando o Aeroporto, a Estação do Trensurb e a Nova Rodoviária (transferência parcial das atividades da rodoviária,

deslocando as linhas estaduais e internacionais para área próxima ao Aeroporto).

Portanto um conjunto de medidas necessárias ao desenvolvimento e revitalização estão sendo estudadas, seja na Secretaria do Planejamento ou nas associações de bairro, incorporar o 4º Distrito ao maior número de projetos possíveis ligados a Copa 2014 é estarmos diante de realizações concretas e necessárias de serem realizadas.

9 CONCLUSÕES

A RELATORIA I, nas reuniões semanais com a presença de técnicos da secretaria de planejamento municipal, universidades, representantes de entidades de classe e vereadores, percebeu a carência de propostas de ajustes do PDDUA, em especial, a nova realidade que se apresenta a nossa cidade, principalmente no que se refere a Copa 2014, e que a preparem para o futuro após este evento, não obstante o trabalho já em desenvolvimento pela Secretaria de Planejamento Municipal.

Questões como a mobilidade urbana como elemento fundamental ao desenvolvimento urbano, já descrito, revitalização de áreas urbanas, portais da cidade, segurança pública, regularização fundiária, redução das diferenças entre cidade real e cidade legal, estímulo a atividades culturais/artísticas, corredor de desenvolvimento agro-industrial, as hidrovias como modo de transporte integrado ao sistema de mobilidade urbana e questões aparentemente distantes, mas que já deveriam começar a planejar seu uso estiveram nos debates, como por exemplo a utilização do espaço aéreo com a utilização de helicópteros como meio de transporte urbano, ou as hipovias na região sul da cidade, a intensificação de seu uso é uma questão de tempo.

Com as excelentes apresentações dos trabalhos, verificamos que a linha do metrô e a mobilidade urbana integrada da região metropolitana junto com Plano de Uso da Orla do Guaíba devem ser melhor estudadas e os temas aprofundados. Estudos apresentados demonstraram que estávamos certos em nossa pesquisa na busca da abrangência e a transversalidade do planejamento urbano.

Os trabalhos iniciais foram no sentido de agrupar e discutir idéias em torno do Tema Mobilidade Urbana alcançamos muito mais, com as discussões sobre a Orla e o 4º Distrito. As participações dos Docentes das Universidades (PUC, IPA, RITTER DOS REIS) além de integrantes da Secretaria de

Planejamento, contribuíram para que aprofundássemos nesses temas específicos, que pouco foi grafado na revisão do Plano Diretor enviado pelo Executivo.

A Orla do Guaíba merece atenção especial dos poderes Executivo e Legislativo em conjunto com a comunidade devido a sua imensa importância para nossa cidade. Este tema, que por anos vem sendo relegado em segundo plano, precisa ser assumido, discutido e ser levado a cabo um plano de revitalização de toda a orla.

É necessário antes de qualquer coisa, nos dar conta da importância das potencialidades da Orla do Guaíba, por sua extensão, sua beleza natural, seu potencial como meio de transporte fluvial, sua biodiversidade, seu potencial como fator turístico, seu potencial econômico a partir de investimentos em sua recuperação e posteriormente de seu uso.

Como é possível elaborar um Plano Diretor de uma cidade de 1,4 milhão de habitantes que possui 75 km de orla e cercado pelo outro lado por cidades satélites, sem ter claramente estabelecido um Plano de Mobilidade Urbana integrado a região metropolitana profundo e abrangente e um Plano de Uso para esta orla?

Que o Plano de Mobilidade Urbana e do Plano de Revitalização da Orla do Guaíba, conforme previsto nos Art 8, Art. 86, inciso III do PLCE 08/07, respectivamente, não fiquem somente descritos mas de fato seja efetivamente elaborado por equipe de técnicos especializados, com a participação da população através de suas entidades de classe em debates específicos, com a máxima urgência para termos uma matriz urbana consistente para que a cidade seja planejada e se desenvolva proporcionando cada vez mais qualidade de vida a seus cidadãos.

O modal de transporte único existente na cidade, e a possibilidade de construção do metrô interligado com os Portais da Cidade e as estações de transbordo, ciclovias, hidrovias, radiais que interligassem zona Leste, Sul, zona

Norte e Centro, utilizando avenidas como a Ipiranga como desafogo aos congestionamentos, e a construção de viadutos também foram debatidos e que não aparecem como priorização na proposta enviada pelo Executivo.

No desenrolar de nossos trabalhos identificamos questões críticas como a mobilidade urbana que, como agente indutor do desenvolvimento, e conseqüentemente do uso do solo, merece nossa atenção especial, por sua relevância no contexto urbano, onde as políticas públicas privilegiaram o uso do automóvel, cujo modelo de transporte individual apresenta-se esgotado, dentro do contexto da mobilidade urbana, como um meio de transporte “insustentável” para um futuro próximo.

As estratégias de Governo deveriam procurar aumentar a eficiência do transporte público de massa com incentivo a novos modais de transporte com infra-estrutura adequada que permita a população deslocar-se de forma rápida, confortável e segura dentro da cidade, somente assim poderão serem aplicadas incentivos ou restrições ao uso do automóvel em determinadas regiões da cidade para que nos momentos de “pico” os congestionamentos não continuem neste processo progressivo, cujo custo pagaremos de uma forma ou de outra.

Entretanto, ao não discutirmos todos os temas ao mesmo tempo, era para que fossem aprofundados os debates sempre a exaustão para que diferentes contribuições sejam no campo acadêmico com a participação das Universidades PUC – IPA – RITTER DOS REIS, ou dos Vereadores estivessem incorporadas a este trabalho, a participação de membros do Fórum das Entidades e seus questionamentos a cerca dos temas debatidos, revelaram um esforço coletivo para soluções dos problemas desta cidade.

No que tange a análise das emendas, em um total de 386 entre todas as temáticas, 216 foram do ano de 2008 e 170 deste ano de 2009, mais 5 sub-emendas, sendo que deste total foram retiradas 47 emendas, **restaram 339**, das quais **75 fazem parte desta relatoria**, cujo trabalho de leitura e análise foi realizado pela nossa assessoria técnica, que em conjunto com os demais

assessores das demais relatorias, fizeram a compatibilização desta revisão do Plano Diretor, também debatemos este tema nas reuniões da Relatoria, entre as Universidades, os representantes do Fórum das Entidades e a Secretaria de Planejamento.

Entretanto, muito a que se avançar em outros pontos desta Temática, a participação dos técnicos contratados junto às comissões, qualificaram e com a visão crítica e inovadora de pensar a cidade apontaram que o trabalho construído ao longo dos debates seria árduo, e deveríamos contar com a participação de todos os envolvidos, mas a construção coletiva gerou uma produção intelectual em prol de uma revisão séria e comprometida com a cidade que temos e a cidade que projetaremos para os próximos anos.

Temos a convicção que esta revisão do Plano Diretor ensejaria uma discussão muito mais aprofundada em outras diretrizes, mas o tempo exíguo nos tornou criteriosos em apontarmos a mobilidade urbana como foco principal de enfrentamento.

Essa problemática que assola os porto-alegrenses, qual seja, o estrangulamento viário, é um enfrentamento de todos, Executivo, Legislativo e a sociedade, o que nos cabe ao assumirmos esse desafio é estarmos conjuntamente estudando e utilizando ferramentas como o Plano Diretor para pensarmos a Cidade para os próximos 20 ou 30 anos.

A cidade não pode estar refém do carro ou de um único modal de transporte coletivo, o município não mudará o conceito de incentivos do Governo Federal em promover isenções de impostos a novos veículos, fator esse que contribui para o aumento do caos no trânsito, então como Legisladores, nosso papel será de amenizar este lapso temporal entre a demanda de usuários das vias de rolamento de carros e os investimentos necessários para solucionar estes problemas.

Esperamos termos contribuído em pedirmos de forma categórica o GRAVAME do traçado do metrô e a incorporação efetiva do Plano de Revitalização da Orla do Guaíba na revisão do Plano Diretor, na revisão do Plano Diretor, apontamos uma solução macro regional para o transporte coletivo da região metropolitana com a retomada dos grupos de estudos que hoje discutem essa matéria Metroplan EPTC entre outros, e a possibilidade real de compatibilizarmos diversos modais de transporte.

Vereador Mauro Zacher

Relator

Vereador Eng. Comasseto

Revisor

Vereador Waldir Canal

Revisor

Vereador Drº Raul

Suplente