

Ao

Exmo. Vereador Marcelo Zappe Bisogno, Presidente da Comissão Especial – Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Santa Maria

A Câmara de Comércio, Indústria e Serviços de Santa Maria – CACISM vem através deste, respeitosamente, apresentar aos membros do Poder Legislativo Municipal, considerações e sugestões sobre o Projeto de Lei Complementar nº 8176 que institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do município de Santa Maria.

Entendemos que neste momento, não devemos nos ater em questões pontuais, que terão seu tempo para discussão, mas sim, em questões conceituais e de diretrizes, buscando um consenso e uma ampliação na tomada de decisões, para que tenhamos o melhor PDMU possível e que seus efeitos sejam duradouros e extremamente positivos.

1. Considerações:

Atualmente a mobilidade urbana é um dos principais problemas e um dos maiores desafios enfrentados pelas cidades de porte médio e grande. Um bom planejamento é a receita para que as sociedades atingidas possam mitigar e encontrar soluções que atenuem este mal moderno e propiciem bem estar social e desenvolvimento.

Mas para isso, este planejamento deve ser elaborado levando em consideração os hábitos, costumes e cultura da sociedade onde as medidas serão implementadas, pois necessitará para seu êxito, de seu vital apoio e colaboração.

Portanto, encaramos com muito receio algumas das diretrizes que norteiam o Projeto de Lei nº 8176. Ao tentar espelhar um modelo europeu para uma cidade de um país em desenvolvimento, corre-se o risco de perder-se uma grande oportunidade como a que temos no momento, ao aprovarmos um Plano Diretor de Mobilidade Urbana que contrarie hábitos há décadas consolidados em nossa população.

Uma medida que exemplifica o que foi exposto acima, e que é uma das principais diretrizes do PDMU, são as Zonas de Prioridade de Pedestres (ZPPs), onde será restringido o acesso de veículos motorizados. Uma destas ZPPs será localizada, de acordo com o plano, no centro de Santa Maria. Medida totalmente corriqueira em cidades europeias, só que adotadas somente após o Poder Público proporcionar à população um ótimo transporte de superfície, muitas vezes aliado a um sistema de metrô subterrâneo, proporcionando que pessoas das mais variadas classes sociais os utilizem, deixando seus automóveis em casa, e desembarcando confortavelmente e sem transtornos no ponto mais central da cidade. Então, como última medida de uma complexa e eficiente rede de transporte público, se retira os veículos motorizados desta região, sem que isso prejudique toda uma atividade econômica geradora de empregos e tributos ali existente.

Também preocupa o incentivo e a priorização exarcebada ao uso de bicicletas (meio não motorizado) e à construção de ciclovias, outro grande costume europeu. Porém, ao tratarmos deste assunto, precisamos levar em consideração questões extremamente importantes e que serão fundamentais para o sucesso ou não de tal medida. Santa Maria possui um relevo muito acidentado, com fortes aclives e declives que não favorecem o uso da bicicleta. Também enfrentamos um inverno muito frio e úmido, assim como um verão com temperaturas acima dos 30°C, fazendo com que uma pessoa após pedalar de sua residência até seu local de trabalho, tenha a necessidade de cuidar de sua higiene pessoal (banho), fato não tão relevante para o europeu. Outra realidade imutável são nossas vias estreitas, onde seria perigoso conciliar o ciclista com o automóvel, e criar ciclovias seria destinar um espaço, já escasso para milhares de usuários do automóvel, para uma centena de ciclistas (vide exemplo da experiência infrutífera de ciclovia na Av. Medianeira). Muito relevante também, neste incentivo ao uso da bicicleta como transporte, copiando um modelo europeu, são nossas leis trabalhistas, que tratam como acidente de trabalho qualquer evento que ocorrer no trajeto residência-empresa-residência, e que ao responsabilizar e penalizar o gerador de empregos, estará criando um critério discriminatório importante na seleção de funcionários.

O objetivo, ao relatar as considerações acima, entre outras, não é ser contra ao PDMU, pelo contrário, pois o mesmo é de extrema importância para o planejamento e a organização da circulação em nossa cidade, que necessita de uma mudança urgente para que a comunidade, como um todo, tenha melhorada sua qualidade de vida. Nosso alerta é, quanto ao perigo de perdermos uma grande oportunidade de provermos a cidade de um moderno plano, ao tentarmos adotar um modelo existente em outra realidade, com diretrizes e prioridades que não condizem com nossa cultura e hábitos, fazendo com que não conte com o apoio da população e, conseqüentemente, torne-se inócuo e com prazo de validade curto.

2. Sugestão:

Alterações que venham mudar de modo significativo social, cultural ou economicamente um bairro, uma região ou toda a cidade, devem ser tomadas com a participação da sociedade. Decisões como transformar ruas tradicionais em calçadas para pedestres ou em corredores exclusivos para ônibus, por exemplo, entre outras, não podem ficar exclusivamente no âmbito do Poder Executivo, pois as mesmas podem vir a ter apenas a duração de um mandato, enquanto que um planejamento deste porte precisa de medidas duradouras. Por conseguinte, sugerimos que estas decisões passem pelo Fórum Técnico e pelo Conselho Superior, órgãos colegiados do Instituto de Planejamento – IPLAN, que possuem a representação de vários segmentos da sociedade organizada de nossa cidade.

Desta forma, as decisões originadas no Poder Executivo terão o aval dos vários representantes da sociedade, que fazem parte dos dois conselhos acima elencados, além de a discussão toda ocorrer dentro do órgão que existe para pensar a cidade, o Instituto de Planejamento de Santa Maria.

Atenciosamente,