

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

No dia 27 de junho de 2000, por iniciativa da EPTC, realizou-se, no Hotel Embaixador, desta Capital, um Seminário sobre as garagens subterrâneas.

Experiências de outras cidades, como Rio de Janeiro, São Paulo, Paris e Buenos Aires foram trazidas.

Segundo dados que conseguimos alcançar, os custos desses empreendimentos são relativamente altos, por isso no mundo afora tem-se adotado – por parte do Poder Público – o expediente da concessão que vai de 25 a 35 anos para que o empreendedor faça a operação.

Naquele momento, disse o então Diretor-Presidente da EPTC que até o final de 2001 teríamos duas áreas centrais licitadas. No entanto, todas as nossas informações não dão conta desse compromisso.

Neste ano de 2001, demos passos significativos na Revitalização do Centro, com as ações em relação aos camelôs. Mas a trafegabilidade ou a circulação não se resolve apenas em tirar os camelôs das ruas e calçadas. Temos que ter, além disso, transporte público eficiente e locais para estacionamento. Uma solução são as garagens subterrâneas.

Eis texto dos servidores municipais Arq. Ida Bianchi e Engo. Breno Ribeiro:

“É notório que o Centro Histórico de Porto Alegre apresenta, ao longo dos últimos anos, crescente deseconomia, visto deslocamento de significativas parcelas de atratividade para seus bairros. Inicialmente induzidas por acertada diretriz de descentralização do Plano Diretor, posteriormente numa dinâmica espontânea, especialmente em função de substituição das tecnologias de comércio e de serviços, com destaque para o advento dos hipermercados e *shopping centers*.

Dessa forma, a política que anteriormente lhe favorecia passa constituir-se em sua algóz. A população usuária do automóvel que, pelas restrições e dificuldades de micro acessibilidade, progressivamente busca locais e equipamentos da cidade com melhores condições de acesso, segurança e conforto.

Locais tradicionais, como o Mercado Público, a Praça da Alfândega, as Avenidas Borges de Medeiros e Salgado Filho, embora com acessibilidade privilegiada do ponto de vista do transporte coletivo, comparativamente passam a não dispor das mesmas facilidades para os usuários do transporte individual. O resultado é a auto-exclusão dessa parcela da população, justamente a de maior poder aquisitivo. Portanto necessária a potencialização, diversidade e sustentabilidade das atividades urbanas.

A exemplo de inúmeras cidades no mundo inteiro, que trataram de atrair novamente para seus Centros Históricos o usuário do automóvel, sem deixar de ter no transporte coletivo sua principal política de mobilidade urbana, é oportuno também Porto Alegre considerar essa possibilidade. Para tanto, deve-se valer de estudo

-2-

de viabilidade locacional, técnico e financeiro, para que, posteriormente, através de lei autorizativa do Poder Legislativo, proceda-se licitação para elaboração dos projetos, construção e exploração de garagens subterrâneas, através do modelo jurídico de concessões de serviços públicos.

Garantir a universalidade de acesso aos microssetores da Área Central, através da criação de espaços subterrâneos para estocagem de veículos privados, certamente contribuirá para o resgate da multiplicidade de seus usos e ocupações e, conseqüentemente, para sua revitalização econômica, social e ambiental. Ambiental se considerarmos a oportunidade de reurbanização das áreas adjacentes, a restauração e/ou reciclagem do patrimônio arquitetônico, além de permitirem a progressiva desobstrução dos logradouros públicos, num processo de retomada desses espaços para suas funções originais, quais sejam espaços públicos destinados à circulação, tanto de pedestres quanto de veículos.

Considerados esses novos paradigmas, outros pertinentes à engenharia de tráfego e mais os dispositivos de incentivo à construção de garagens do novo Plano Diretor, com destaque para o art. 130 que permite a transferência total do potencial construtivo do imóvel no qual se pretenda edificar garagem comercial, estaremos a caminho da mitigação dos impactos causados pelas políticas restritivas ao acesso de veículos privados à Área Central, corretas em outro contexto histórico e, atualmente, como se observa, inadequadas.”

Fica assim evidente que as garagens subterrâneas se impõe.

Trago para apreciação dos nobres Pares este Projeto.

Sala das Sessões, 23 de outubro de 2001.

ADELI SELL

PROJETO DE LEI

Autoriza o Executivo Municipal a desenvolver procedimentos necessários para a implantação de estacionamentos subterrâneos no Município.

Art. 1º Fica o Executivo Municipal autorizado a desenvolver procedimentos necessários para a implantação de estacionamentos subterrâneos no Município.

Art. 2º O Executivo Municipal deverá orientar estudos preliminares necessários para análise de viabilidade dos locais potenciais a serem selecionados, compreendendo, respectivamente, estudo de mercado, estudo técnico e montagem da operação.

Art. 3º Os trabalhos deverão ser desenvolvidos em 3 (três) etapas, apresentando o estudo completo, com a utilização de metodologia própria ou adaptada para os padrões brasileiros e viabilidade técnico-econômica da implantação do empreendimento, como segue:

I – 1ª Etapa - contratação de empresa especializada de consultoria para fazer os trabalhos de acordo com determinação de:

a) estudo de reconhecimento de mercado;

b) estudo completo de viabilidade;

c) prazo e valor dos trabalhos dessa etapa dependem da quantidade de locais a serem estudados.

II – 2ª Etapa - compreende a elaboração dos Editais de Concessão em função dos resultados da 1ª Etapa e de acordo com a legislação vigente;

III – 3ª Etapa - Licitação em regime de Concessão.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.