

Como transformar o direito à mobilidade em indicadores de políticas públicas?

Uma contribuição

- INCT Observatório das Metrôpoles -

Projeto: Metropolização e Mega-eventos: os impactos da Copa do Mundo/2014 e Jogos Olímpicos/2016

Renata Florentino, UNICAMP (Universidade Estadual de Campinas/BRA)



Nirvana Assumption

	Mercado	Estado	
Valor geral	Manifestação na política de mobilidade		Valor geral
Eficiência	Fluidez de tráfego (highways, freeways, passarelas elevadas para travessia de pedestre)	Segurança dos usuários (redução da velocidade de vias, semaforização, faixas de pedestre)	Justiça
Liberdade de Escolha	Modal individual motorizado	Integração modal e diversidade de opções	Democracia
Criatividade	Produção de carros elétricos, carros menores (para 2 pessoas), carro sem motorista	Redivisão do espaço viário, destinação a ao transporte coletivo e pedestres, restringindo estacionamentos	Tratamento Equânime

Adaptado de Rothstein, 1998, p. 201



Critérios: PAC, ITDP & PNMU

1) Processo de Formulação/ Ciclo de gestão

2) Diversificação e integração modal

3) Conforto para usuário de transporte público

4) Inclusão social

5) Qualidade ambiental

6) Integração com política de uso e ocupação do solo

7) Segurança como valor principal da política de mobilidade (e não fluidez)

1. PROCESSO DE FORMULAÇÃO/ CICLO DE GESTÃO	Dado	Fonte
a) Alteração de marcos legais que regulem o tema	Leis e Decretos	Diário Oficial e sites institucionais
b) Projetos que foram sugeridos/passaram por instâncias decisórias com mecanismos de participação social ou accountability	Realização de audiências públicas, instalação de conselhos, GTs ou comitês e eventos abertos organizados pelo poder público	Sites institucionais das Prefeituras, GDF, Ministério Público e Associações da Sociedade Civil

2. DIVERSIFICAÇÃO E INTEGRAÇÃO MODAL	Dado	Fonte
a. Implantação de novos modais (monotrilho, VLT, metrô, BRT)	lista de empreendimentos em planejamento/licitação (expansão das redes e instalação de novos modais)	Secretarias de Transporte, BHTrans, DFTrans, CPTM, SPTrans
b. Integração tarifária	regras de utilização de Bilhete Único, % de viagens feitas com bilhete único do total	BHTrans, DFTrans, SPTrans
c. Criação de rotas de pedestre (calçamento e travessia adequada)	Km de calçamento e localização	BHTrans, DFTrans, SPTrans e CET
d. Criação de redes para deslocamento de bicicleta	Km e localização	BHTrans, DFTrans, SPTrans e CET
e. Implantação de estacionamentos dissuatórios e bicicletários em terminais de ônibus ou metrô (serviços de empréstimo gratuito ou locação)	capacidade e localização	BHTrans, DFTrans, CPTM, Metrô, SPTrans
f. Aumento da frota de taxi	taxis/mil habitantes	BHTrans, DFTrans, SPTrans

3. CONFORTO PARA O USUÁRIO TC	Dado	Fonte
a) Expansão da cobertura espacial dos modais existentes	número de destinos/comprimento de rotas/oferta de assentos por hora	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô, CPTM
b) Modernização de terminais	pagamento antecipado/ instalação de banheiros e bebedouros/ postos de informação/ proteção para chuva	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô, CPTM,
c) Redução de tempo de viagem	Pesquisa Origem Destino / PNAD / Velocidade média do transporte coletivo / tempo de viagem	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô, CPTM, EMTU, CET, IBGE
d) Informação gratuita e facilmente acessível sobre linhas, horários e itinerários	Site e informativos com itinerário e horários das linhas	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô

3. Conforto para o usuário TC (cont)

e) Priorização de investimento em áreas de congestionamento	área de localização dos Kms engarrafados e orçamento executado	BHTrans, DFTrans, SPTrans, MCidades,
f) Projetos de novos viários com previsão de corredor de ônibus	presença de corredor de ônibus em obras viárias	projetos da Sec. Estadual, Municipal e Distrital de obras
g) Acessibilidade para deficientes com autonomia	relação frota de ônibus e taxi adaptada/mil habitantes e quilômetros de calçadas adaptadas	BHTrans, DFTrans, SPTrans
h) Aquisição de ônibus de piso baixo / Elevação dos pontos de ônibus	assentos em ônibus de piso baixo / reforma de terminais de corredores	BHTrans, DFTrans, SPTrans

4. INCLUSÃO SOCIAL	Dado	Fonte
a) Acessibilidade da tarifa (% em relação ao Salário Mínimo)	Tarifa e Salário Mínimo	ANTP e IBGE
b) Expansão de grupos isentos de pagamento de tarifa	grupos isentos e % em relação aos usuários / financiamento da isenção	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô
c) Expansão dos horários e dias de funcionamento dos modais aos finais de semana.	horário de funcionamento	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô
d) Comparação sócio-demográfica entre população beneficiada pela intervenção e população que recebe as externalidades da intervenção.	IDH-M dividido pelos distritos das cidades	PNUD / Atlas de Trabalho e Desenvolvimento da Cidade de São Paulo - Atlas Municipal, em 2007

5. QUALIDADE AMBIENTAL	Dado	Fonte
a) Mudança na matriz de combustível (redução da dependência de combustíveis fósseis)	Assentos/hora por modais e fontes de combustível	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô, CPTM
b) Redução da propagação de ruídos	Decibéis medidos em vias em horário de pico	Órgãos ambientais locais

6. INTEGRAÇÃO COM POLÍTICA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	Dado	Fonte
a) Ocupação de espaços vazios	lista de empreendimentos e sua localização	Prefeituras, GDF e mapas
b) Redução de áreas para estacionamento	Operações de multa e sinalização / desativação de estacionamentos públicos ou privados nos centros	BHTrans, DFTrans, SPTrans,
c) Políticas de descentralização de empregos e serviços	Plano Diretor, política de incentivos	Prefeituras e GDF
d) Elaboração de Planos de Mobilidade Municipais	Plano Diretor de Transporte Urbano Integrado ou Plano de Mobilidade	Prefeituras e GDF
e) Remoções de família atingidas pelas obras feitas adequadamente	Ofertas de casas, localização destas e oferta de "cheque despejo"	Movimentos de moradia

7. SEGURANÇA COMO VALOR PRINCIPAL DA POLÍTICA DE MOBILIDADE (E NÃO FLUIDEZ)	Dado	Fonte
a) Semáforo veicular com marcação de tempo para pedestre	Sinalização	CET
b) Implantação de semáforos veiculares em vez de construção de passarelas de pedestres	lista de empreendimentos	SMT, CET
c) Redução da velocidade de vias	mudança na sinalização	CET
d) Aumento de instalação de semáforos e de faixas de pedestres	semáforos/mil habitantes	CET
e) Redução do investimento viário	Orçamento	Dersa



O paradoxo dos megaprojetos

- Flyvbjerg ,ao analisar mais de 200 megaprojetos, em especial na área de transportes, propõe a seguinte questão sobre situações similares à vivenciada pelo PAC (na modalidade de Estado financiador dos megaprojetos):

“Pode o governo agir eficazmente tanto como promotor de megaprojetos e ao mesmo tempo como o guardião dos interesses públicos como proteção ambiental, segurança e bom uso do dinheiro público?”

(Flyvbjerg, Bruzelius, & Rothengatter, 2006, p. 138)