

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico – Turma 16

Transporte, Lei da Mobilidade Urbana e Cidadania

Tomoko Saeki (*)

Transporte

Está cada vez mais difícil nos locomovermos na cidade de São Paulo e nas grandes metrópoles em geral. E não se trata de um problema local, regional ou nacional. É global. Se um país ainda não apresenta este problema, a globalização se encarregará logo de atualizá-la.

Nosso sistema de transporte é baseado, historicamente, por interesses das indústrias automobilísticas, que enalteciam a aquisição deste bem como forma de status social e felicidade, nos levando ao atual cenário de milhões de quilômetros de rodovias cruzando o país.

Nos países europeus, mesmo nos que são berços das indústrias automobilísticas, foi mantido e utilizam-se os trilhos como principal estrutura de meio de transporte, até os dias atuais.



(1*) Típica Estação de VLT (aberta), habitualmente encontrada nos países da Europa, onde as plataformas são simples como pontos de ônibus.

Ao contrário, aqui no Brasil, não apenas substituímos os trilhos por rodovias, como também sucateamos a imensa estrutura existente, renegando-a ao abandono por várias décadas.

Apenas nos últimos anos, quando verificamos e concluímos que rodízios de veículos ou mesmo proibição de caminhões na cidade não melhoravam os congestionamentos,

nos voltamos para retomar e modernizar este modal dos trilhos, que nunca deveria ter sido abandonado. Até então já tínhamos perdido bons profissionais da área, e muito pouco havia sido desenvolvido e estudado em pesquisas de novas tecnologias.

O Transporte Público é um direito da população, e o poder público deve ser cobrado para fornecê-lo em quantidade e qualidade suficientes, para atender todos os passageiros com conforto e dignidade.

“A **escolha do transporte é decisão importante** para o planejamento urbanístico da cidade. O **sistema de transporte** deve, em primeiro lugar, **respeitar as características do meio urbano** por onde passa, **melhorar a qualidade dos espaços públicos**, levando necessariamente em conta a **questão energética e o meio ambiente**.”

A **questão do meio ambiente é fundamental para o desenvolvimento sustentável da cidade**. Assim, o transporte precisa considerar a diminuição do consumo de energia, a redução da contaminação do ar e a emissão de gases que causem o efeito estufa, respeitar os limites de ruídos, além de garantir uma perfeita acessibilidade, segurança e conforto para “todos”.” **(2*)**

A pesquisa Origem Destino (OD, última realizada em 2007), realizada de 10 em 10 anos, é muito espaçada. Para tanto, a cada intervalo de 5 anos, é realizada uma pesquisa de aferição dos dados, compostas de pesquisa:

- **Domiciliar:** entrevistas realizadas com questionário estruturado em amostra de domicílios selecionados por sorteio; investiga características das viagens de moradores em dia útil anterior, e características socioeconômicas (viagens internas à RMSP)
- **Linha de Contorno:** contagem e entrevistas realizadas em pontos de acesso das rodovias à RMSP; investiga fluxos de viagens que entram, saem, ou cruzam a região (viagens externas à RMSP)

Pesquisa essa que abrange toda a região metropolitana de São Paulo. A seguir, alguns resultados da aferição realizada em 2012.

Entre 2007 e 2012:

- As viagens diárias cresceram 15%, chegando em 2012 a 43,7 milhões de viagens diárias na RMSP por todos os modos;
- Deste total, 29,7 milhões são viagens realizadas por modo motorizado e 14,0 milhões por modo não motorizado;
- As viagens por modo motorizado cresceram 18% e as viagens por modo não motorizado cresceram 8%;
- As viagens por modo coletivo cresceram 16% e, por modo individual, 21%;

- A divisão modal entre modos coletivo e individual permaneceu praticamente a mesma, 54% e 46%. **(6*)**

Evolução ao longo das pesquisas:

- Em 1967, data da primeira pesquisa OD, as viagens por modo coletivo abrangiam 68% do total de viagens motorizadas;
- Nos 35 anos seguintes, a participação das viagens por modo coletivo diminuiu até ser ultrapassada pela participação das viagens por modo individual que passou a predominar em 2002 (53%);
- Em 2007, as viagens por modo coletivo novamente ultrapassaram as viagens por modo individual, situação mantida em 2012 (54% e 46%, respectivamente). **(6*)**

“A tarifa de remuneração da prestação do serviço público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços, somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador. A lei introduz uma distinção entre “remuneração” dos serviços, que deve cobrir os custos operacionais e a remuneração do operador, e a “tarifa”, que é cobrada do usuário. Com isso, o contrato deve estabelecer qual a remuneração, independentemente da tarifa cobrada, que tem cunho social e pode vir a ser subsidiada pela autoridade pública.” **(3*)**

Os conceitos e fundamentos da engenharia de tráfego não se destinam exclusivamente aos automóveis. O ferramental da engenharia de tráfego se aplica à circulação de modo geral. O que é necessário, tendo a mobilidade como diretriz geral na gestão do trânsito, é usar todo o seu potencial orientado para o deslocamento das pessoas e não dos veículos, tendo por objetivo a qualidade da mobilidade em todos seus aspectos e para toda a população. Historicamente não foi assim, mas a aplicação da Lei da Mobilidade impõe essa mudança de mentalidade a todos os gestores de transporte e trânsito.

Lei da Mobilidade Urbana (12.587), de 03/01/2012

A nova lei determina que municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar, até 2015, seus Planos de Mobilidade Urbana. As cidades que não os apresentarem no prazo determinado ficarão impedidas de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana.

A sociedade brasileira já reconhece a necessidade de se pensar uma nova forma de viver na cidade - com mais qualidade de vida, mais áreas verdes, menos emissões, e menos automóveis. A Lei de Mobilidade Urbana representa uma oportunidade ímpar, ao possibilitar uma forma nova e democrática de pensarmos as cidades que queremos para o nosso país nas próximas décadas.

A lei já está em vigor: todos os projetos e obras que estejam sob sua regulamentação e atualmente em andamento no país devem estar alinhados às suas diretrizes e disposições legais. Isto quer dizer que hoje, a construção de uma via pública que prevê a exclusividade para os automóveis fere o princípio estabelecido pela lei sobre a equidade no uso do espaço público de circulação, a priorização do transporte coletivo e não motorizado.

Os municípios precisam fazer seus planos, a sociedade civil participar e os operadores de direito fiscalizar o processo. Dessa maneira teremos a construção de Planos de Mobilidade Urbana consistentes e legitimados pela população, capazes de promover uma mudança de paradigma na direção de cidades justas e com qualidade de vida para todos.(4*)

A Lei da Mobilidade Urbana, no seu artigo 14, estabelece como direito dos usuários do transporte coletivo:

- a. Receber o serviço adequado;
- b. Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- c. Ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais;
- d. Ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;
- e. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informado, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:
 - seus direitos e responsabilidades;
 - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
 - e os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Pelo artigo 24, torna obrigatório:

- a. Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.
- b. Mesmo nos municípios desprovidos de sistemas de transporte coletivo de passageiros, ou sendo estes sistemas muito simples, é muito provável a presença de automóveis ou motocicletas e, portanto, conflitos com os modos não motorizados - pedestre, ciclistas, carroças, animais, e acidentes. Mesmo nestes municípios, é necessária a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, de forma a organizar a infraestrutura viária (calçadas e pista de rolamento) para circulação segura de pedestres e ciclistas.

- c. O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei. **(3*)**

Cidadania

Décadas de total desinteresse político em melhorar a qualidade da educação no país nos trouxe para a atual situação, onde vivenciamos a total inversão de valores na sociedade. Fazer o certo é “careta”, o esperto é aquele que engana e rouba a e de todos, e o melhor é aquele político que “rouba mas faz”.

Consequentemente, temos uma população muito precariamente educada, egoísta e muitas vezes sem noção alguma de cidadania, respeito ao próximo e com os bens comuns e públicos. Se não rouba tudo que é possível levar, depreda.

A violência é um brinde pela morte lenta da educação, que veio gradativamente e hoje se alastra em toda a camada da sociedade. As nossas brandas leis mais favorecem os criminosos do que protegem as vítimas. Essas mesmas vítimas são os contribuintes que financiam todas as máquinas públicas, em todos os níveis (Federal, Estadual e Municipal). Mas você não vê “advogados de porta de necrotério”, quando você sofre latrocínio, apenas “advogados de porta de cadeia”, ... isso é o prevalecimento do “DIREITO DOS MANOS” em detrimento dos Direitos Humanos.

O enclausuramento natural das pessoas, quando se sentem inseguras, criou uma geração com menos contatos sociais, que valorizam o transporte individual, e sem muita noção da importância da utilização dos transportes coletivos, como uma condição essencial para continuarmos tendo uma “mobilidade urbana” razoável.

“Estudos indicam que, dos 8 milhões de deslocamento de automóveis diários atuais, 1,2 milhão ficam estacionados nas ruas, ocupando 14,4 milhões de m² de vias.

Veja outra forma de entender o impacto do estacionamento em via pública: Se fosse proibido estacionar o veículo na via pública, e eles tivessem que parar em garagens próprias nos lotes ou edificações lindeiros à via, quanto custaria construir 14,4 milhões de metros quadrados de garagens? É exatamente esse custo que é oferecido de presente aos automóveis. Se 1,2 milhão de veículos pagassem cerca de R\$ 5,00 reais por 2h, gastariam 2 bilhões de reais ao ano. Por que, então, gera tanta discussão quando se fala em subsídio para o transporte coletivo?” **(2*)**

() Tomoko Saeki é Engenheira Civil e Engenheira de Segurança do Trabalho pela UNICAMP e atualmente trabalha na Gerência de Planejamento de Transporte, na Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos (CPTM)*

Referências

(1*) http://www.tramway.com.br/wordpress/?page_id=114

(2*) ANTP, Gestão da Mobilidade Urbana, Parte II, Lição 10 – Critério de Seleção de Um Sistema de Transporte Urbano



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

(3*) ANTP, Gestão da Mobilidade Urbana, Parte I, Lição 14 – Lei da Mobilidade Urbana

(4*)

<http://www.itdpbrasil.org.br/attachments/article/122/Public%20Policy%20Factsheet.pdf>

(5*) Lei Nº 12.587/12 de 03 de Janeiro de 2012, no site www.itdpbrasil.org.br

(6*) <http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/pesquisa-de-mobilidade-da-rmsp-20121.pdf>