

Mobilidade Urbana Sustentável



AGRADECIMENTOS

No decorrer do processo de elaboração deste conteúdo foram consultados especialistas e lideranças no tema da mobilidade urbana. O Instituto Democracia e Sustentabilidade – IDS agradece a todos os que colaboraram e em especial a Alexandre de Ávila Gomide¹; Eduardo Vasconcelos²; João Alencar³; João Paulo Amaral⁴; Maria Rosa Ravelli Abreu⁵; Maurício Broinizi⁶; Renato Boareto⁷ e Ronaldo Martins Alves⁸.

¹Técnico de Planejamento e Pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Coordenador dos trabalhos que resultaram na Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

² Doutor em Políticas Públicas pela USP, consultor em transporte público e assessor da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

³ Advogado, professor e Gerente de Projetos da Secretaria de Transporte e Mobilidade do Ministério das Cidades.

⁴ Representante do IDEC - Instituto de Defesa do Consumidor.

⁵ Professora da Universidade de Brasília (UnB). Coordenadora do Grupo de Trabalho de Mobilidade Sustentável da UnB e do projeto Cidade Verde do Decanato de Extensão.

⁶ Coordenador da Secretaria Executiva da Rede Nossa São Paulo e Secretário Executivo da Rede Brasileira por Cidades Justas e Sustentáveis.

⁷ Ex-diretor de Mobilidade Urbana no Ministério das Cidades. Atua no planejamento e gestão de sistemas de transporte e é Diretor de Mobilidade do Instituto de Energia e Meio Ambiente.

⁸ Ciclista, ex-presidente da organização “Rodas da Paz” e Presidente do Instituto Pedala Brasília.

LISTA DE ABREVIATURAS

ANTP - Agencia Nacional de Transportes Públicos

PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana

PNLT - Plano Nacional de Transportes e Logística

PAC Mobilidade Grandes Cidades

PAC COPA do Mundo 2014

PDE-2020 - Plano Decenal de Energia PDE – 2020 – Empresa de Pesquisa Energética

Pró-Transporte - Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades

Projetos Estruturadores de Transportes Urbanos - Programa do FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador

PPA 2012-2015 - Programa Temático da Mobilidade Urbana e o Programa Temático da Mudança do Clima.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	4
2 DIAGNÓSTICO	8
3 CONTEXTO E DESAFIOS.....	10
4 QUESTÕES CENTRAIS	16
5 DESAFIOS PARA + DEMOCRACIA E + SUSTENTABILIDADE NA MOBILIDADE	19
REFERÊNCIAS.....	20

1 INTRODUÇÃO

Em abril de 2012 entrou em vigor a Política Nacional de Mobilidade instituída pela Lei Federal 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que estabeleceu, dentre outras medidas, diretrizes e objetivos para a melhoria dos transportes coletivos públicos e para a mobilidade nas cidades e a obrigatoriedade, aos municípios com mais de 20 mil habitantes, de elaborarem até 2015 seus planos locais de mobilidade.

De acordo com a PNMU, os pedestres, os ciclistas, o transporte não motorizado e o transporte público coletivo devem ter prioridade nas vias públicas em detrimento do transporte motorizado individual. Sendo que tais prioridades devem ser apresentadas pelos planos de mobilidade local.

Para viabilizar os objetivos e as diretrizes da referida PNMU será necessária mudança do atual modelo rodoviarista, que caracteriza a política de transportes no Brasil nos últimos 50 anos, para um modelo que:

- i - Aumente significativamente o uso do transporte coletivo no conjunto dos deslocamentos da população e melhore substancialmente a sua qualidade;
- ii - Aumente o espaço viário disponível para pedestres, bicicletas e para o transporte público coletivo nas cidades;
- iii – Aumente, no médio e longo prazos, a malha metroviária nas médias e grandes cidades e metrópoles brasileiras;
- iv - Assegure a ampla participação cidadã nas definições de políticas públicas com impacto na mobilidade urbana em todas as esferas (federal, estaduais e municipais),
- v - Incentive o uso de meios de transporte não motorizados e
- vi - Reduza o consumo de energia fóssil e as emissões de gases de efeito estufa.

Outro ponto de mudança é a elevação da Mobilidade Urbana para o patamar de direito fundamental e cidadania, juntamente com a saúde, a educação, a segurança pública, o meio ambiente ecologicamente equilibrado e a cultura. Todos os cidadãos, e não somente os usuários diretos, são beneficiários de um transporte coletivo mais eficaz e de qualidade. E como tais, se beneficiam da consequente da redução do fluxo de automóveis individuais motorizados, principalmente nas grandes e médias cidades. Portanto, isso deve ser inserido como prioridade no planejamento do sistema de financiamento quando se tratar do sistema de transporte coletivo e da mobilidade urbana.

Para que essa grande mudança no modelo rodoviarista aconteça e para que a mobilidade urbana seja, de fato, assimilada como um direito fundamental algumas diretrizes e ações deverão:

- I. Capacitar dezenas de milhares de gestores locais para a elaboração e implementação de Planos de Mobilidade;
- II. Difundir os objetivos, metas, princípios, diretrizes e instrumentos da Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana mediante campanhas nacionais voltadas aos usuários-cidadãos, para que participem e monitorem o processo de implementação dos planos de mobilidade em suas cidades cobrando resultados dos gestores locais;
- III. Regulamentar os critérios e os mecanismos de eficácia aos planos de mobilidade principalmente o acesso a recursos federais para os municípios que aprovelem e implementem seus Planos de Mobilidade locais dentro dos padrões exigidos pela Lei federal;
- IV. Descentralizar gradativa e irreversivelmente os polos geradores de empregos dos centros urbanos e metropolitanos para as periferias, através da revisão dos Planos Diretores das grandes cidades e dos incentivos econômicos (crédito e tributo) de apoio à indústria e comércio e à infraestrutura;
- V. Garantir a inserção das diretrizes e dos objetivos da Lei de mobilidade urbana na revisão dos Planos Diretores;
- VI. Investir no aumento da malha cicloviária em todas as médias e grandes cidades brasileiras com disponibilização de financiamentos e orçamento em escala apropriada às metas a serem estabelecidas;

- VII. Promover e intensificar o uso dos instrumentos legais para o controle e restrição do uso de vias públicas por veículos individuais motorizados, inclusive limitações de estacionamentos e garagens em grandes centros urbanos;
- VIII. Estimular os municípios a promover a total integração tarifária e intermodal, no mais curto espaço de tempo possível;
- IX. Aprovar o Regime Tributário especial para transportes públicos coletivos urbanos ou metropolitanos integrados⁹;
- X. Criar mecanismos transparentes para monitoramento, pelos cidadãos, em tempo real, sobre a efetividade dos investimentos federais e o avanço das obras de infraestrutura para mobilidade urbana;
- XI. Investir no desenvolvimento científico e tecnológico de matrizes energéticas mais limpas e eficientes para transportes públicos coletivos;
- XII. Regulamentar o sistema tarifário de forma que o transporte coletivo público seja de fato financiado por toda sociedade e não somente ou prioritariamente pelo usuário, e
- XIII. Criar programa para desenvolver pesquisa e levantamento de dados primários sobre transportes, viagens, locomoção, e monitoramento dos impactos das medidas que visem melhorar a mobilidade urbana.

Cabe esclarecer que para elaboração desse conteúdo foram levantadas e analisadas as seguintes políticas públicas e programas de governo:

- Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)
- Plano Nacional de Transportes e Logística (PNLT)
- PAC Mobilidade Grandes Cidades
- PAC COPA do Mundo 2014
- Plano Decenal de Energia PDE – 2020 – Empresa de Pesquisa Energética
- Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-Transporte
- Projetos Estruturadores de Transportes Urbanos - Programa do FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador
- Programa Temático da Mobilidade Urbana e o Programa Temático da Mudança do Clima - PPA 2012-2015

⁹ Sobre o tema veja Projeto de Lei da Câmara nº 310 de 2009, que institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes. Disponível em: http://www.senado.gov.br/atividade/materia/detalhes.asp?p_cod_mate=94361, acesso em 21.maio.2013

Foram consultadas pessoas, websites, documentos e artigos das seguintes instituições de referência sobre o tema:

- Instituto Energia e Meio Ambiente - IEMA - <http://www.energiaeambiente.org.br/>
- Associação Nacional de Transporte Público (Sistema de Informações da Mobilidade Urbana) - <http://portal1.antp.net/site/simob/default.aspx>
- MDT - Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos - <http://mdt-mdt.blogspot.com.br/>
- IDEC - Campanha "Desencalhe a etiqueta - eficiência energética veicular Já!
- <http://www.idec.org.br/mobilize-se/campanhas/desencalheaetiqueta>
- Observatório das Metrôpoles - <http://www.observatoriodasmetropoles.net/>
- Instituto Arapyau - <http://www.arapyau.org.br/>
- Rua Viva - Instituto da Mobilidade Sustentável <http://www.ruaviva.org.br/menu.html>
- Rede Nossa SP - Rede de cidades e programa Cidades Sustentáveis -
- <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/cidades>
- Movimento Nossa Brasília - <http://nossabrasilia.wordpress.com/>
- Frente Nacional de Prefeitos - <http://www.fnp.org.br/home.jsf>
- Fórum Nacional de Reforma Urbana - <http://www.forumreformaurbana.org.br/>
- Institute for Transportation & Development Policy (ITDP) - participou do processo do PSTM e tem projetos em SP, BH e RJ - <http://www.itdp.org/where-we-work/brazil/>
- Mobilize – Mobilidade Urbana Sustentável no Brasil – www.mobilize.org.br

2 DIAGNÓSTICO

Dados recentes indicam a magnitude da crise que o Planeta vive, principalmente as grandes metrópoles em função dos problemas oriundos do trânsito de veículos motorizados individuais. A frota mundial de veículos até 2035 deve chegar a mais de 1,5 bilhão sendo que menos de 27% dos veículos terão combustível híbrido ou serão movidos a gás natural ou serão elétricos¹⁰. Estimou-se em 2012, um acréscimo de mais de 80 milhões de veículos no Planeta, sendo que no Brasil esse acréscimo foi de mais 3,6 milhões¹¹. Nas 15 metrópoles brasileiras houve 66% de aumento no número de automóveis em entre os anos de 2001 e 2010, sendo que, nesse mesmo período, a população cresceu por volta de 10,7% (RIBEIRO; RODRIGUES, 2011) nessas metrópoles.

De acordo com o Plano de Mudanças Climáticas do Setor de Transportes, mais de 70% das emissões de CO₂ geradas pelo setor de transportes no Brasil advém do transporte individual, sendo que esse tipo de transporte ocupa a maior parte das vias públicas (Ipea, 2011). Exemplo disso é que, em regra de acordo com o MDT, mais de 90% da malha pública viária das grandes cidades é ocupada por veículos individuais. O Estado é o maior incentivador dos meios de transporte rodoviários. Estudo do IPEA (IPEA, 2011) identificou que a cada R\$ 1,00 (um real) aplicado em transporte público pelo governo federal, por meio de subsídios, R\$ 12,00 (doze reais) foram investidos em transportes individuais (carros e motos) (Ipea, 2011, p.24). Isso tem consequências graves para a qualidade de vida e para as relações sociais e econômicas das grandes cidades. Por exemplo, a deseconomia resultante dos congestionamentos somente na cidade de São Paulo atinge R\$ 12 bilhões. De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), o Brasil é o 5º (quinto) país com maior

¹⁰ Acesse a notícia em: <http://carsale.uol.com.br/editorial/noticia/10186-frota-mundial-de-veiculos-chegara-a-1,7-bi-em-2035>

¹¹ Acesse a notícia: <http://info.abril.com.br/noticias/bitnocarro/producao-mundial-de-carros-vai-superar-80-milhoes-27012013-1.shl>

índice de mortalidade no trânsito por ano. Em 2010, esse número chegou a 40 mil mortes, o correspondente em um único ano, a quase 10 vezes o total de soldados americanos mortos em combates no Iraque em 10 anos de combates.

A crise recente e as mobilizações em todo Brasil por transporte coletivo mais barato e de melhor qualidade, estopim de dezenas de passeatas em todo País reforçam a tese de que todos sofrem com o caos no trânsito e a falta de transporte coletivo acessível e de qualidade. Entretanto, é fato que quem sofre mais com essa crise são os mais pobres. Um indicador disso é que os trabalhadores de baixa renda no país fazem viagens, em média, 20% mais longas do que os mais ricos (PEREIRA, SCHWANEN , 2013). Nas 10 metrópoles brasileiras, mais de 11,1 milhões de pessoas levam mais de uma hora no trajeto de casa para o trabalho, o que indica a crise da mobilidade como um grave problema de falta de qualidade de vida para as populações mais pobres (RIBEIRO; RODRIGUES, 2011).

Os dados aqui apresentados indicam uma evidente e grave crise do atual sistema que privilegia o uso de transporte individual e privado sobre o coletivo-público. A situação demanda respostas que até agora o Estado não conseguiu oferecer satisfatoriamente em termos de políticas públicas nas três esferas de governo (União, Estados e Municípios).

3 CONTEXTO E DESAFIOS

Com mais de 80% da população habitando as cidades, hoje as vias públicas tem seu uso praticamente privatizado, ou seja, utilizado por veículos individuais particulares.

De acordo com cálculos feitos pela Folha de SP, com base em dados da companhia de Engenharia de Tráfego¹², nos horários de pico, 78% das principais vias são dominadas pelos automóveis. Sendo o automóvel um meio de transporte individual, verifica-se que seu uso, especificamente na cidade de São Paulo, atende apenas 28% dos que optam pela locomoção sobre rodas. Enquanto isso, os ônibus de linha e fretados, com ocupação de 8% do asfalto, levam 68% das pessoas.

Desde pelo menos 1988, o serviço público de transporte é um direito de todos assegurado pela nossa Constituição Federal. Entretanto, desde a década de 80, o governo federal investe maciçamente para reduzir o preço dos automóveis. Nos estados e municípios há investimentos pesados na ampliação das malhas viárias com objetivo de ampliar a fluidez do transporte individual, havendo pouco ou nenhum investimento em planejamento voltado para a mobilidade urbana.

A Constituição Federal de 1988 garantiu a todos os brasileiros o direito à função social das Cidades¹³, sendo que a acessibilidade¹⁴ é considerada parte

¹² Acesse a notícia em: <http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/1135249-carro-toma-quase-toda-a-rua-sem-transportar-nem-13-dos-paulistanos.shtml>

¹³ Constituição Federal, Art. 182: A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

¹⁴ Quando se fala em acessibilidade, deve-se pensar em planejamento integrado de transporte, ou seja, há que se pensar num projeto de mobilidade urbana do qual façam parte os serviços de transporte público colocados a sua disposição, seja por ônibus, metrô, trens e barcas.

dessa função social. A mobilidade urbana é um dos pilares da acessibilidade e assegura a todos o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida. Ou seja, não há desenvolvimento sustentável das cidades sem políticas adequadas de mobilidade urbana.

O trânsito e o transporte coletivo público são dois dos principais temas a serem enfrentados pelos governantes e gestores das grandes metrópoles do país no que se refere à qualidade de vida humana. Tanto em função do direito à oferta de equipamentos urbanos e comunitários, como transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais, quanto em função de aspectos ambientais, como o controle e a redução das emissões de Gases de Efeito Estufa e de poluentes locais, que causam efeitos altamente prejudiciais tanto para a economia nacional como para a saúde pública.

De outra parte e para enfrentar os efeitos da crise econômica nos EUA e Europa, o governo brasileiro estabeleceu há mais de três anos uma série de incentivos e subsídios tributários para o setor automobilístico, como por exemplo, a redução de IPI ¹⁵ e a isenção de tributos sobre o consumo de combustíveis fósseis (CIDE) ¹⁶.

Os argumentos do governo federal para a adoção dessas medidas foram a necessidade de sustentar o crescimento econômico e de manter os empregos¹⁷.

¹⁵ Tal política é condizente com os estímulos ao uso dos automóveis que vem sendo dados desde a década de 50, seja pela facilitação de crédito e seja por meio de incentivos tributários em todas as esferas de governo.

¹⁶ Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE

¹⁷ O setor automotivo foi o mais beneficiado com os incentivos tributários nos últimos anos, somando no total R\$ 7,882 bilhões não recolhidos nos últimos quatro anos.

A política macro-econômica adotada pelo Governo Federal nos últimos anos no sentido de estimular a produção e o consumo de veículos individuais tem impacto direto na qualidade de vida de toda população urbana, principalmente nas grandes metrópoles, e esse impacto afeta diretamente as tarifas do setor e conseqüentemente o bolso das camadas mais carentes da população, principais usuários dos transportes públicos.

Nesse sentido, a Revista dos Transportes Públicos (RTP) publicou, em 2010, um estudo que analisa os impactos do congestionamento no valor da tarifa de ônibus em cinco capitais brasileiras. Identificou-se nesse estudo que em razão do congestionamento há a oneração do sistema, o aumento da tarifa e a diminuição da confiabilidade e do conseqüente uso dos sistemas de ônibus. De acordo com esse estudo:

o congestionamento provoca um aumento de custos no transporte coletivo, reduz a velocidade e exige mais veículos e tripulação para realizar o mesmo serviço, gerando mais despesas. Toda essa conjuntura acaba por favorecer a intensificação do transporte individualizado através dos veículos particulares, piorando ainda mais o fluxo de veículos nas vias urbanas, afetando também a qualidade de vida das milhares de pessoas que circulam nas ruas nos horários de pico . (REZENDE, SOUSA, SILVA, 2010, pág. 66).

Outro estudo denominado “Redução das deseconomias urbanas com a melhoria do transporte público”(ANTP, Ipea, 1999), analisa as conseqüências danosas derivadas da prioridade dada ao uso dos veículos individuais nos aspectos relacionados à poluição atmosférica, ao espaço urbano ocupado e aos impactos sobre os sistemas de ônibus. Segundo esse estudo, a deseconomia gerada pelo congestionamento, em 1999, foi de R\$ 474 milhões apenas nas 10 cidades que participaram do levantamento. O Estudo da Fundação Getúlio Vargas (2013) estima que o custo dos congestionamentos, somente na Região Metropolitana de São Paulo, pode chegar à incrível cifra de R\$ 50 bilhões/ano (CINTRA, 2012).

Como resultado de um grande esforço de organizações da sociedade focadas nos desafios da sustentabilidade e da mobilidade urbanas foi aprovada no final de 2011 e sancionada dia 3 de janeiro de 2012 a Lei de diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587).

A nova lei oferece inúmeros instrumentos para o enfrentamento desse desafio tais como pedágio e o disciplinamento da circulação e do estacionamento de transporte motorizado individual em áreas com tráfego intenso, a descentralização e adensamento de atividades ao longo de eixos de transportes coletivos, busca de maior eficiência energética dos veículos de transporte coletivo público, melhoria de qualidade e redução dos custos de viagens em transportes públicos, dentre outras medidas que serão descritas e comentadas a seguir.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana acima referida tem por objetivo contribuir para o acesso à cidade por toda população, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Ela está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada por um conjunto amplo e importante de diretrizes, dentre as quais destaca-se, por sua correlação direta com a sustentabilidade ambiental:

a) a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

b) a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e

c) o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

Dentre os diversos objetivos específicos da Política Nacional de Mobilidade Urbana relacionados diretamente com o tema da sustentabilidade ambiental ressalta-se:

a) proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

b) promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

c) consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Essa lei estabelece que a mobilidade não motorizada e os meios de transporte público-coletivo são prioridades nas áreas urbanas. Se isso ocorrer, conseqüentemente haverá menos custo ao erário público, menos poluição, diminuição de tarifas, menos emissões de CO₂, menos violência no trânsito, e, portanto, mais saúde e qualidade de vida. Estando, portanto, atendidos os preceitos da Constituição Federal ao desenvolvimento sustentável.

4 QUESTÕES CENTRAIS

Dentre os vários aspectos e temas associados à mobilidade urbana que foram objeto de debate nas rodas de conversa promovidas pelo IDS em 2012, das entrevistas e pesquisas em artigos e estudos sobre o tema elencamos algumas perguntas chave que sinalizam para a concretização dos objetivos da nova lei de mobilidade urbana:

1 – A efetividade da Lei de Diretrizes Nacionais de Mobilidade Urbana está vinculada à capacidade de mobilização dos municípios com mais de 20 mil habitantes para formular e implementar os planos de mobilidade. Para tanto a condicionante estabelecida na lei federal relativa ao acesso a recursos federais precisa ser levada a sério e exceções a essa regra devem ser evitadas e objeto de controle e transparência.

2 - Que tipo e qual a qualidade dos planos de mobilidade que serão aceitas para autorizar o acesso a recursos públicos federais? Quais os requisitos mínimos devem ser atendidos pelo Plano de Mobilidade? Não há regulamentação federal estabelecendo os elementos indispensáveis dos Planos Locais de Mobilidade. Deve haver critérios e procedimentos transparentes para aferir se as diretrizes elementares da Lei de Mobilidade estão sendo atendidas.

3 - Incentivos governamentais (oferta de crédito a juros baixo e isenções tributárias somados a grandes obras de infraestrutura rodoviária) à compra de veículos individuais motorizados concorrem de forma desproporcional com o baixo estímulo ao uso de transporte coletivo - a disputa desleal pelo espaço público. Há um conflito evidente entre Política Macro-econômica focada na geração de emprego e renda pelo setor automobilístico e petroquímica (Políticas Fiscais, Industrial e Energética) e Política para Mobilidade Urbana. É preciso que os incentivos à mobilidade sejam proporcionalmente crescentes em comparação com os incentivos ao consumo de combustíveis fósseis e ao uso de automóveis individuais.

4 - Em relação ao financiamento para Mobilidade, a pergunta fundamental é: quem deve pagar o custo da mobilidade sustentável? Quem usa o transporte coletivo? Ou toda sociedade que se beneficia diretamente de um transporte coletivo efetivo, de qualidade e sustentável? A integração tarifária e maior oferta de subsídios para o transporte coletivo público devem constituir em pilares estruturantes de uma política efetiva para mobilidade urbana.

5 – Maior integração e adequação entre o planejamento de grandes obras rodoviárias e os Planos Nacional, regionais e locais de mobilidade. Novas grandes intervenções devem resultar ou se adequar aos objetivos e diretrizes constantes nos Planos de Mobilidade.

6 – A questão da política energética menos poluente para transporte público merece atenção especial. Há carência de investimentos de grande monta em inovação tecnológica (matriz energética substituta ao diesel) para mobilidade sustentável.

7 - A Integração tarifária e a intermodalidade (redes integradas de circulação) são medidas fundamentais para dar eficiência e aumentar a utilização de transportes coletivos pela população em geral.

8 – A consolidação da Mobilidade como um direito social fundamental merece prosperar. Mobilidade deve ser equiparada, constitucionalmente, à segurança pública, à saúde e à educação.

9 – Outro aspecto relevante são as políticas de desenvolvimento urbano. A desconcentração dos polos econômicos, da oferta de emprego e trabalho nas grandes cidades, reduz a demanda por locomoção e transportes de longa distância reduzindo a pressão sobre o trânsito e melhorando a vida dos trabalhadores em geral. Portanto a política de reforma urbana deve considerar os objetivos, diretrizes e instrumentos da Política Nacional de Mobilidade.

Além de dados reveladores da crise e do desafio que o tema nos impõe aqui apresentados destacamos acima algumas diretrizes orientadoras de políticas para supera-los.

Além disso, importa também destacar que na visão do IDS sustentabilidade e democracia andam juntas na construção de soluções consistentes e prósperas para os diversos problemas que a sociedade contemporânea enfrenta. Um dos pilares da sustentabilidade é a cidadania e, portanto, a participação intensa da sociedade na busca das soluções aos seus problemas.

Portanto, simultaneamente à busca de diretrizes substantivas consistentes para as políticas de mobilidade urbana , é necessário investimento no fortalecimento dos instrumentos de gestão, nos espaços públicos de participação e nos processos políticos que levem à adoção de planos, programas e medidas para a mobilidade que se sustentem e se legitimem politicamente. Sem isso não há que se falar em sustentabilidade no sentido pleno e amplo do conceito.

5 DESAFIOS PARA + DEMOCRACIA E + SUSTENTABILIDADE NA MOBILIDADE

Dentre os objetivos centrais do IDS está o aprimoramento e a consolidação dos instrumentos democráticos, ou seja, que promovam o exercício da participação popular nos processos decisórios relativos às políticas de interesse público. Esse objetivo está indissociavelmente à promoção da sustentabilidade com eixo fundamental de todas as políticas públicas. Considerando esses dois valores centrais como pilares para as ações voltadas à mobilidade urbana destacamos os seguintes desafios aos formuladores e executores de políticas para mobilidade urbana no Brasil:

- Capacitação e mobilização para participação popular na elaboração, aprovação, implementação e monitoramento dos Planos Locais de Mobilidade Urbana;
- Desenvolvimento de mecanismos de transparência e consulta pública eficazes na elaboração, aprovação, acompanhamento e avaliação dos Planos de Mobilidade.
- Transparência total e discussão pública e informada para a definição das políticas tarifárias e concessões de transportes coletivos.
- Implementação de instrumentos de gestão para regular o uso dos automóveis em áreas de tráfego crítico (taxas, estacionamentos, vias exclusivas).
- Desenvolver instrumentos que promovam a transparência sobre os investimentos em obras voltadas para melhorar a mobilidade urbana.
- Desenvolvimento de um sistema oficial de informações sobre as políticas e planos de mobilidade e de indicadores de qualidade.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Pesquisa sobre a interface meio ambiente/transportes terrestres no âmbito de atuação da ANTT** – Relatório Final. Brasília: ANTT, 2011.

ANTP. **Agencia Nacional de Transportes Públicos**. Disponível em: <<http://www.antp.org.br>>. Acesso em: 08 de maio de 2013.

ANTP, Ipea. Redução das deseconomias urbanas com a melhoria do transporte público. **Revista dos transportes públicos**. São Paulo, ano 21, p. 35-92, 1º trimestre de 1999.

ANTT. **1º Inventário de emissões atmosféricas do transporte ferroviário de cargas**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/16376/1__Inventario_Nacional_de_Emissoes_Atmosfericas_do_Transporte_Ferrovuario_de_Cargas.html>. Acesso em: 20 de maio de 2013.

BAHIA. **Lei nº 12578**, de 26 de abril de 2012. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/1031849/lei-12578-12-bahia-ba>>. Acesso em: 08 de maio de 2013.

BANCO MUNDIAL. **Estudo de baixo carbono para o Brasil**: Relatório de Síntese Técnica. Transportes, p. 168, 2010.

BRANCO, Eng. Adriano Murgel. **Sítio**. Disponível em: <<http://www.adrianobranco.eng.br/>>. Acesso em: 20 de maio de 2013.

BRASIL. **Constituição** (1988). Disponível em <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 08 de maio de 2013.

BRASIL. **Lei Federal nº 12587**, de 03 de janeiro de 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 08 de maio de 2013.

BRASIL. **Projeto de Lei nº 310**, de 27 de setembro de 2009. Disponível em <http://www.senado.gov.br/atividade/materia/detalhes.asp?p_cod_mate=94361>. Acesso em: 08 de maio de 2013.

EPE – Empresa de pesquisa energética. **Balanço energético nacional – BEN**. Disponível em: <http://www.epe.gov.br/Estudos/Paginas/Balan%C3%A7o%20Energ%C3%A9tico%20Nacional%20%E2%80%93%20BEN/Estudos_13.aspx>. Acesso em: 20 de maio de 2013.

FNP (Frente Nacional de Prefeitos). **A nova mobilidade urbana para a sua cidade:** transporte público de qualidade – Lei nº 12.587 de 2012. Disponível em: < http://www.antp.net/biblioteca/CrtlhFNP_leiMblldUrbn.pdf>. Acesso em 20 de maio de 2013.

ILATS. **Iniciativa Latino Americano para o Transporte Sustentável.** Disponível em: <<http://www.ilats.net>>. Acesso em: 08 de maio de 2013.

INSTITUTE FOR TRANSPORTATION & DEVELOPMENT POLICY (ITDP). **Manual de Bus Rapid Transit (BRT):** Guia de Planejamento. 2008, p. 883.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONOMICA APLICADA (Ipea). **Infraestrutura Social e Urbana no Brasil subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas:** A mobilidade urbana no Brasil. Brasília, DF, 2011. 32 p. (Eixos do desenvolvimento brasileiro, n. 94). Disponível em: < http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110525_comunicadoipea94.pdf> Acesso em: 22 de julho de 2013.

INSTITUTO NACIONAL DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA (INCT). **Metrópoles em números:** Crescimento da frota de automóveis e motocicletas nas metrópoles brasileiras 2001/2011, ORG. Brasil, 2011.

INTERNATIONAL ENERGY AGENCY (IEA). **CO2 Emission from Fuel Combustion, Highlights, 2012 edition.** Disponível em: < <http://www.iea.org/co2highlights/co2highlights.pdf>>. Acesso em 15 de junho de 2013.

MDT – Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público. **Blog.** Disponível em: < <http://mdt-mdt.blogspot.com.br/>>. Acesso em: 20 de maio de 2013.

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA (MME)/EPE. **Plano decenal de expansão de energia 2020.** v.2, il, p. 343, 2011.

MINISTÉRIO do Meio Ambiente (MMA). Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental: Departamento de Mudanças Climáticas – Gerência de Qualidade do ar. **1º Inventário nacional de emissões atmosféricas por veículos automotores rodoviários.** Brasília, DF. Janeiro de 2011. Disponível em:<http://www.mma.gov.br/estruturas/163/_publicacao/163_publicacao27072011055200.pdf>. Acesso em: 20 de maio de 2013.

MME. **Plano Nacional de Eficiência Energética:** premissas e diretrizes básicas. p. 134, 2011.

MDT – Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos. Documento Base. Disponível em: <http://www.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/MDT/DOCUMENTO%20BASE%201.pdf>. Acesso em 15 de junho de 2013.

CINTRA, Marcos. **Os custos do congestionamento na cidade de São Paulo.** São Paulo: Mobilize, 2012. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/estudos/78/transito-de-sp-ja-causa-perdas-de-r-50-bi-por-ano.html>>. Acesso em 22 de julho de 2013.

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; SCHWANEN, Tim. **Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009):** diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. Brasília, DF: Ipea, 2013. Disponível em: < <http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/tempo-de-deslocamento-casa-trabalho-no-brasil.pdf>>. Acesso em: 22 de julho de 2013.

REZENDE, P.T.V.; SOUSA, P. R.; SILVA, J.V.R. Implantação e operação do serviço: Proposição para o cálculo dos impactos do congestionamento na tarifação do transporte público de passageiros por ônibus em cinco capitais brasileiras. **Revista dos transportes públicos.** São Paulo, v.33, n.126, p. 47-68, 3º quadrimestre de 2010.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; RODRIGUES, Juciano Martins. **Da crise da mobilidade ao apagão urbano.** Mercado Ético: São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://mercadoetico.terra.com.br/arquivo/da-crise-da-mobilidade-ao-apagao-urbano>> Acesso em: 22 de julho de 2013.