

FUNDAÇÃO SANTO ANDRÉ
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO
ESTADO, POLÍTICAS PÚBLICAS E GESTÃO DE ENTIDADES DA
SOCIEDADE CIVIL

Flávia Maria Lustosa Ribeiro
Lucas Roberto da Silva

PROBLEMA:

A deficiência da Mobilidade Urbana na cidade de São Paulo/SP

ATOR QUE DECLARA O PROBLEMA:

Secretaria Municipal de Transportes
da Prefeitura de São Paulo

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Comissão Avaliadora como exigência parcial para obtenção do certificado de conclusão do curso de Especialização Estado, Políticas Públicas e Gestão de Entidades da Sociedade Civil, pela Fundação Santo André.

Monitora: Natália Fingermann

Santo André
2016

INTRODUÇÃO

A maior cidade do país não deixa de enfrentar os problemas habituais das grandes cidades, a falta de Mobilidade Urbana, tema deste trabalho. Aqui iremos apresentar através de um Fluxograma Explicativo os Nós críticos e os Nós explicativos relacionados a esse tema.

O problema apresentado, é o problema que todo paulistano vive todos os dias, os grandes congestionamentos, a superlotação nos ônibus e metrô. A falta de qualidade de vida de e de acesso aos grandes centros da cidades são os pontos dos Nós críticos que relatamos neste trabalho.

A falta de investimento em transportes coletivos de massa como metrô e trens, deixa a população refém de um sistema que os prejudica diariamente. O Governo do Estado pouco se importa e colabora com os investimentos necessários para solução do problema.

A Prefeitura de São Paulo através do Prefeito Fernando Haddad em seu primeiro mandato vem fazendo grandes investimentos nessa área, investindo principalmente em meios alternativos de locomoção como as ciclovias. Ações futuristas e sustentáveis como essa estão gerando grandes resistência por parte das grandes mídias.

Enfim, cabe a todos nós estudarmos medidas que sejam soluções para garantir um transporte coletivo de eficiência e sustentável.

1. Indicação da situação-problema e Fluxograma explicativo

Situação Problema

A situação problema escolhido pelo grupo é a “A deficiência da Mobilidade Urbana na cidade de São Paulo/SP”.

São Paulo capital conhecida como “Terra da Garoa” ou “Sampa”, considera a 14º cidade mais globalizada, recebendo a classificação de cidade globalizada alfa segundo o *Globalization and World Cities Study Group & Network (GaWC)*. Fundada em 1554 por padres jesuítas, São Paulo é conhecida no cenário mundial, sendo a cidade mais populosa do Brasil e a sétima mais populosa do mundo, com cerca de 11 milhões de habitantes, segundo dados do IBGE/2014, e o principal centro financeiro do país.

Com o crescimento e desenvolvimento da cidade, cresceram também os problemas estruturais e de mobilidade urbana. O município de São Paulo também é conhecido por todos como a cidade dos congestionamentos, que a cada ano bate um novo recorde sendo o último segundo o monitoramento da Radio SulAmérica e Trânsito/Maplink foi de 838 km de filas numa sexta feira chuvosa em março/2015. Claro que não é uma situação exclusiva da capital paulista, as grandes metrópoles mundiais também contam com as suas dificuldades na Mobilidade Urbana e Acessibilidade.

Segundo o Jornal Folha de São Paulo (2008), existia em média um veículo para cada dois habitantes, consultando o site do Detran/SP somente no mês de janeiro de 2016 foram 8.170.912 veículos novos registrado na Capital, entre motos, carros, micro-ônibus, caminhonete, caminhão, semi_reboque e todos os veículos que necessitam emplacamento.

A Capital paulista está cercada por duas principais vias expressas de extrema importância e de papel estruturador que cortam a cidade, a Marginal Tietê e Pinheiros. Nessas vias se conectam as principais rodovias do país, ligando aos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná e etc.

São Paulo também conta com uma infraestrutura de transporte público coletivo composto por: trens, ônibus e metrô. São aproximadamente 15 mil ônibus circulando todos os dias, transportando em Abril/2016 cerca de 935.750.306 passageiros nas suas 1.386 linhas operadas com ônibus de 5 anos de vida útil, todos dados da SPTrans empresa responsável pelo transporte coletivo por ônibus.

Segundo a companhia estatal responsável pelo Metrô, a CPTM, em 2015 o metrô transportou aproximadamente 3,8 milhões de passageiros nos dias úteis. Em novembro de 2013, segundo a mesma companhia, a demanda foi de 4,2 milhões de passageiros transportados, e o tempo médio de estação para outra estação é de 2 minutos.

Uma cidade com esse porte requer um adequado planejamento para a circulação, deslocamento e transporte de pessoas, mercadorias e até mesmo de serviços. Deste modo, faz-se necessário o estudo de programas, métodos e políticas públicas que auxiliem na equação deste grande problema que é a deficiência da mobilidade urbana na cidade de São Paulo.

A forte industrialização nas décadas de 50, 60 e 70 incentivou um elevado contingente migratório, provocando uma intensa pressão demográfica e um ritmo acelerado de expansão urbana. Esse processo causou uma estrutura marcada pela proliferação de áreas com função “dormitório”, progressivamente mais distantes dos centros de emprego.

As áreas residenciais foram gradativamente se afastando dos locais de trabalho onerando as infraestruturas, notadamente o setor de transportes, cuja oferta de serviços tornou-se insuficiente para atender a demanda dos deslocamentos da população.

A partir dos anos 1970, observa-se uma desaceleração da expansão urbana em direção às áreas mais periféricas, associada a uma progressiva diminuição do ritmo do crescimento demográfico. Simultaneamente, observou-se uma alteração na base econômica com a redução do papel da indústria e a ascensão do setor terciário, o que ocasionou uma dispersão das atividades e permitiu o surgimento de novos centros de comércio e de serviços. (Plano Municipal de Mobilidade Urbana- PREFEITURA DE SÃO PAULO-2015)

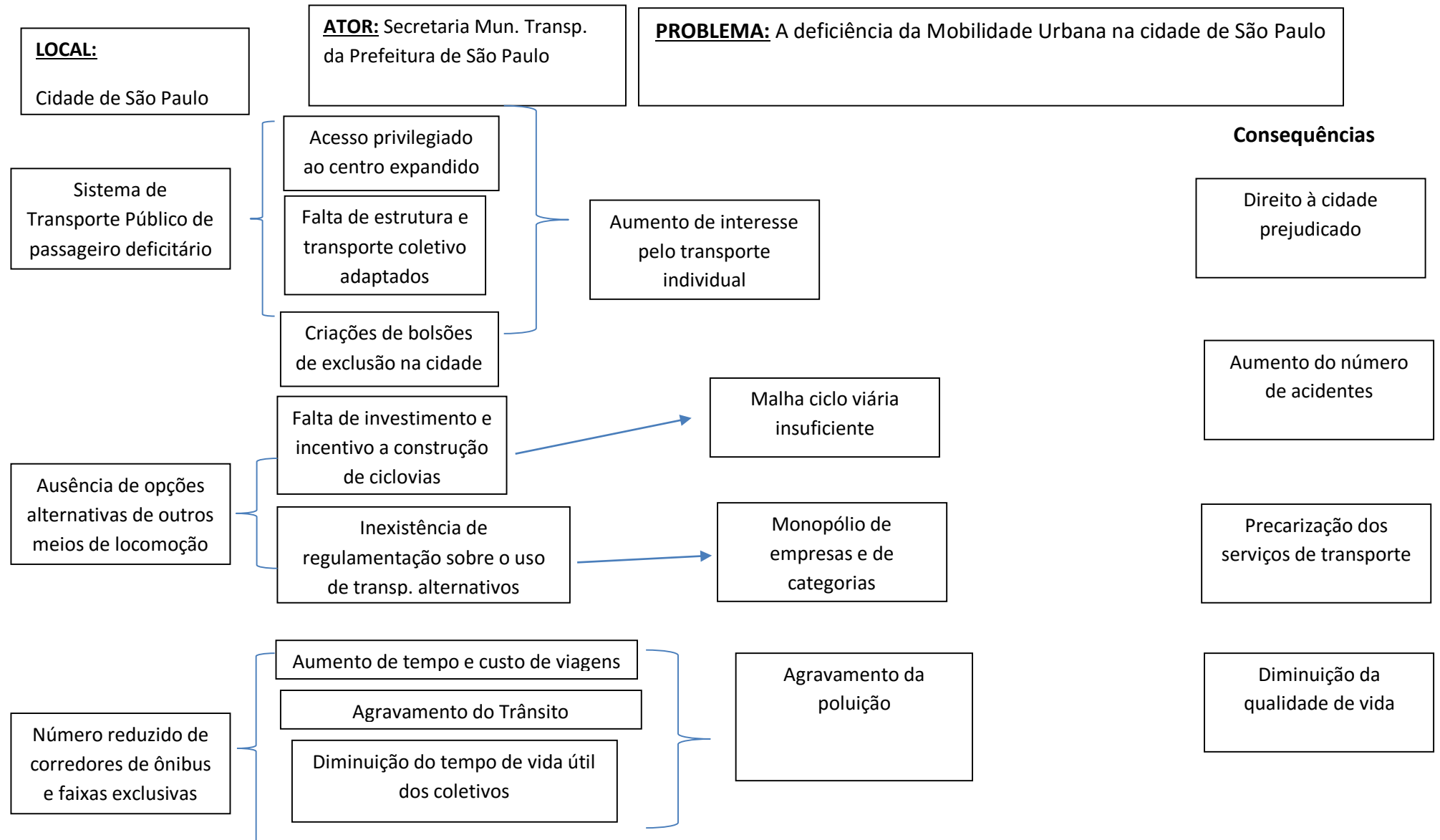
Em relação à mobilidade urbana historicamente o processo de urbanização foi marcado por uma progressiva motorização, reflexo da consolidação e crescimento da indústria automobilística. Todos os governos incentivaram e apoiaram a fabricação e o uso do automóvel como meio de locomoção.

No caso específico de São Paulo, além do forte incentivo ao uso do transporte individual, contribuíram para a o seu crescimento a baixa eficiência, a baixa qualidade do transporte coletivo, além da lenta expansão da rede de alta capacidade sobre trilhos (metrô e trem).

Dentro desse quadro, a mobilidade urbana se vê prejudicada, uma vez que o incentivo e a expansão do transporte individual contribuíram para a precarização do transporte público, em especial, a rede de alta capacidade sobre trilhos, que contou com pouco investimento sobrecarregando assim o transporte coletivo de baixa capacidade que assumiu boa parte da demanda por transporte público.

O resultado desta prática de privilegiar o transporte individual gerou efeitos os quais conhecemos e vivemos em nosso dia a dia. Congestionamentos cada vez maiores, trânsito sem fluidez, sistema de transporte público de passageiros deficitário, ausência de meios alternativos de locomoção e transporte, agravamento da poluição, aumento do número de vítimas do trânsito, além claro da diminuição significativa da qualidade de vida.

Fluxograma Explicativo



2. Comentários analítico-conceituais sobre nós explicativos

A seguir, apresenta-se os Nós explicativos que são as relações causais para o problema em questão, assim como os Nós Críticos que são aqueles nos quais o Ator principal tem condições de atuar e influenciar o problema.

NE 1. Sistema de transporte público de passageiros deficitário:

Segundo dados do IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2011), os sistemas de ônibus urbanos e metropolitanos são a modalidade de transporte público predominante no Brasil, operando em cerca de 85% dos municípios, atendendo majoritariamente a população de renda baixa e média. (*Comunicado do Ipea n° 94 - A mobilidade urbana no Brasil*).

O município de São Paulo concentra em seu território 71% das viagens motorizadas metropolitanas, demonstrando a polarização da Região Metropolitana de São Paulo em torno da cidade de São Paulo.

Segundo dados do Plano Municipal de Mobilidade da Prefeitura de São Paulo 2015, das 25,2 milhões de viagens motorizadas realizadas diariamente na Região Metropolitana, 18 milhões concentram-se no município de São Paulo.

Estas 18 milhões de viagens diárias são realizadas por um contingente populacional de aproximadamente 7,2 milhões de pessoas, que equivalem a uma população seis vezes maior do que a população de Curitiba.

O sistema de transporte público sobre pneus (ônibus), municipal e intermunicipal, participa do atendimento de 82% das viagens por transporte coletivo no município de São Paulo. O serviço prestado pelo Metrô participa de apenas 22% das viagens diárias realizadas na cidade de São Paulo, o que demonstra o grande contingente depositado sob a responsabilidade do município.

Segundo dados oficiais colhidos no site da Prefeitura de São Paulo, o sistema de transporte coletivo municipal por ônibus da cidade oferta, durante 24 horas, em todas as linhas municipais, 186.350 viagens, número insuficiente se levarmos em consideração o tamanho da população da cidade que gira segundo dados do IBGE em 11 milhões de habitantes.

São Paulo contava até dados atualizados em 2015, com 15 mil veículos (ônibus) para atender toda a cidade. Apesar de atender grande parcela da demanda por

transporte público, o ônibus é a pior opção para se deslocar, devido à demora, a superlotação, o desconforto, a insegurança e a falta de higiene que são queixas frequentes dos usuários. Acresça-se a pouca eficiência no uso do sistema viário que conta com um excesso de linhas em avenidas sem infraestrutura provocando mais trânsito e aumentando o tempo gasto no deslocamento.

NE 2. Ausência de opções/alternativas de outros meios de locomoção:

A mobilidade das pessoas no Brasil, e em nosso caso da cidade de São Paulo, teve uma grande transformação durante a década de 1950, quando o intenso processo de urbanização e o gradativo aumento do uso de automóveis, e ônibus, substituíram o bonde e o trem (movidos à eletricidade).

Políticas de Estado priorizaram os investimentos na indústria automobilística e, conseqüentemente, a ampliação da construção de rodovias e toda uma estrutura para atender a essa demanda, o que prejudicou severamente o interesse por alternativas a outros meios de locomoção.

Em um mundo ideal o transporte público deveria oferecer qualidade, atender a toda a demanda da população e ser sustentável, além de permitir uma maior integração entre os vários tipos de locomoção, mas não vivemos neste mundo.

Além de não atender a todos esses anseios, a população das grandes cidades, em especial a população da cidade de São Paulo, não conta com outras opções de transporte como, por exemplo, a bicicleta, o transporte ferroviário, fluvial entre outros.

O metrô inaugurado em São Paulo em 1974 tem hoje míseros 74,3 km de extensão, e uma média de expansão de 1,91 km por ano, segundo pesquisa da BBC Brasil. O metrô de Londres, por exemplo, em operação desde 1863, conta com 402 km, e tem uma expansão média de 2,68 km por ano.

Quanto ao uso da bicicleta, como meio alternativo de deslocamento, a cidade de São Paulo contava até meados de 2013 com pouco mais 60 km de ciclovias construídas, após três anos e meio de governo, a atual gestão conseguiu ampliar para 412 km de vias cicláveis (ciclovias e ciclofaixas).

A demanda pelo uso da bicicleta na cidade de São Paulo existe e é bastante considerável. Segundo pesquisas realizadas pelo Metrô, em 2012, 333mil viagens

diárias foram realizadas por meio de bicicletas durante os dias úteis, mesmo com a infraestrutura deficiente e desconectada. (VADEBIKE, 2016)

Outra pesquisa realizada pela Rede Nossa São Paulo e o Instituto Ibope (2015), trouxe indicadores interessantes a respeito da percepção dos moradores da cidade em relação aos meios de locomoção.

Dentre os pontos que merecem destaque: 65% das pessoas aceitaria deixar o carro em casa se outras opções, como transporte público e bicicleta, fossem viáveis, e esse índice sobe para 81% entre as pessoas com nível superior de escolaridade; uma em cada quatro pessoas usa a bicicleta “de vez em quando”, entre os jovens de 16 a 24 anos, esse número salta para 47%; Entre as pessoas que afirmaram não utilizar nunca a bicicleta, 63% afirmaram que passariam a utilizar havendo melhores condições. Entre essas pessoas, 34% utilizariam a bicicleta se houvesse mais segurança para os ciclistas e 27% dos entrevistados traduziram essa falta de segurança expressamente em necessidade de ciclovias.

O Congresso Nacional discute desde 2009 a isenção de IPI para a aquisição de bicicletas, medida que se mostraria eficaz para o incentivo deste modal como opção de locomoção.

NE 3. Número reduzido de corredores e faixas exclusivas para ônibus:

A adoção de corredores e faixas exclusivas para ônibus nas cidades demonstra a aplicação de medidas que priorizam o transporte público em detrimento do transporte particular e individual. Dada à cultura que sempre privilegiou o transporte individual, a prática de medidas que priorizam o transporte público coletivo tem gerado e criado uma celeuma nas cidades que assim optaram.

A cidade de São Paulo conta hoje com apenas 10 (dez) corredores exclusivos para ônibus, segundo dados da Secretaria Municipal de Transportes (2015). São eles: *Campo Limpo/Rebouças/Centro; *Ver. José Diniz/Ibirapuera/Santa Cruz; *Diadema-Brooklin (Corredor Metropolitano); *Expresso Tiradentes (Eixo Sudeste); *Inajar/Rio Branco/Centro; *Itapecerica/João Dias/Santo Amaro; *Jd. Ângela/Guarapiranga/Santo Amaro; *Parelheiros/Rio Bonito/Santo Amaro; *Pirituba/Lapa/Centro; *Santo Amaro/Nove de Julho/Centro e *Paes de Barros.

A construção de mais corredores se mostra necessária para atender a grande demanda e alcançar o maior número de pontos na cidade, porém a crise econômica financeira pela qual o país passa diminuiu significativamente os recursos federais (PAC da Mobilidade) destinados à ampliação de corredores exclusivos na cidade de São Paulo.

Com a diminuição dos recursos destinados aos corredores exclusivos, e para não inviabilizar o intuito de oferecer maior agilidade e aumentar a velocidade média dos ônibus na Capital, a Prefeitura de São Paulo vem ampliando a adoção de faixas exclusivas para ônibus, um projeto polêmico que reduz o espaço dos carros cada vez mais nas vias da cidade.

Segundo Lincoln Paiva, presidente do Instituto Mobilidade Verde e membro da Sustainable Low Carbon Transport, entidade coordenada pela ONU, “somente esse esforço não é suficiente para equacionar o problema, além das faixas exclusivas, é preciso racionalizar a quantidade de ônibus nas linhas e os trajetos, de forma a aumentar a eficiência operacional do sistema”. Demonstrando que apesar do aumento médio da velocidade dos ônibus, a diminuição de algumas linhas provocou o aumento da espera no ponto, mostrando a necessidade de se planejar melhor a operacionalidade do sistema.

NE 4. Falta de estrutura e transporte coletivo adaptado:

Dada a grande demanda e a insuficiência do transporte público coletivo em atender todas as necessidades da população, a situação não seria diferente para aquela parcela de usuários portadores de alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida.

De acordo com reportagem do G1 (2013), em 2013, apenas 62% dos ônibus de São Paulo estavam preparados para transportar deficientes, e das 89 estações da CPTM, apenas 38 eram adaptadas. Além da falta de ônibus adaptados, as calçadas não são niveladas dificultando ainda mais o embarque dos passageiros portadores de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida.

Uma parcela significativa de cadeirantes e pessoas com alguma deficiência utiliza o transporte coletivo como forma de locomoção. Segundo Censo da Prefeitura de São Paulo, feito em 2012, especificamente para a população com deficiência, 54% das

peças com algum tipo de deficiência utilizam o transporte público como meio de locomoção. Sendo assim, a adequação e a acessibilidade no transporte público possibilita que estes usuários exerçam sua cidadania, permitindo que acessem os serviços oferecidos pela cidade e interfiram no espaço cotidiano desta, assim como os demais atores que constituem nossa sociedade.

Para garantir a acessibilidade destes usuários, a Prefeitura de São Paulo conta com uma reduzida frota adaptada com piso baixo, rampas retráteis, elevadores e espaços reservados para cadeira de rodas e cão-guia. Porém conforme observamos até mesmo como usuários do transporte público da cidade, não adianta termos uma frota adaptada se o espaço público onde circulam as pessoas não está em harmonia com a acessibilidade desejada, haja vista as nossas calçadas.

Além de uma frota adaptada, a Prefeitura oferece o denominado “Serviço Atende”, que é uma modalidade de serviço prestado porta a porta, para as pessoas com deficiência física severa e de alto grau de dependência, impossibilitadas de utilizar os outros meios de transporte público. Aqui assim como os ônibus adaptados, o número de carros é reduzido não atendendo a contento a demanda existente na cidade.

O serviço tem horário de funcionamento pré-estabelecido (das 7h às 20h, de segunda a domingo), opera somente para usuários cadastrados e conta com uma programação pré-agendada de viagens.

NE 5. Acesso privilegiado ao centro expandido:

A cidade de São Paulo possui uma área de 1.522,986 km², e uma densidade demográfica de 7.858,13 hab/km², é uma das poucas cidades do mundo com mais de 10 milhões de habitantes que tem seu principal meio de transporte centrado no ônibus. Devido o tamanho da cidade, fácil imaginar o desafio que é viabilizar a mobilidade das pessoas.

Embora São Paulo seja o principal polo econômico do país e da América Latina, ela também é marcada por profundas desigualdades econômicas e sociais.

As desigualdades se expressam na má distribuição de oportunidades, no mau aproveitamento do espaço urbano que é marcado pelo crescimento desordenado da cidade, excluindo um elevado número de pessoas, segregadas nas periferias e nas áreas mais distantes de infraestrutura.

As políticas de incentivo ao uso do transporte individual das últimas décadas, e a cultura a esse meio de locomoção, fez com que o transporte público coletivo fosse deixado de lado aos olhos dos governos, agravando ainda mais o perverso processo de exclusão social da população de baixa renda, adensada nos bairros mais distantes e usuária cativa do transporte público.

Cada vez mais essa parcela da população viu seu direito a locomoção ser diminuído, limitado, assim como o seu acesso às oportunidades de trabalho, de lazer, cultura, enfim, o acesso privilegiado ao centro expandido esta reservado as pessoas que residem mais próximo dos centros comerciais, de serviços, e aquelas pessoas que possuem maior renda.

NE 6. Criação de bolsões de exclusão na cidade:

A ausência de uma política de desenvolvimento urbano, fez com que tivéssemos o crescimento desordenado da cidade, e assim, com o planejamento em segundo plano, percebemos a ocupação caótica da cidade e a proliferação de territórios periféricos e de áreas com menor infraestrutura, sobretudo de transporte.

A cidade vai sendo ocupada de acordo com o valor de mercado do espaço, e nessa lógica de ocupação do espaço urbano, quem tiver maior renda ocupará os espaços mais bem estruturados, inclusive com acesso aos meios de transporte, não são poucas as publicações a respeito do direito à cidade retratando esse perverso processo de exclusão de uma grande parcela da população, citaria a título de exemplo dois grandes mestres que se dedicam a estes estudos: David Harvey, geógrafo britânico e Raquel Rolnik, urbanista brasileira.

Quanto maior à distância, maior o tempo e o custo gastos em viagens, e em se tratando de uma parte da população de renda mais baixa percebemos que o acesso às oportunidades que predominantemente se concentram nos centros, fica cada vez mais longe desta parcela da sociedade. Aqui notamos o surgimento de bolsões de exclusão em uma cidade rica, porém onde poucos têm acesso aos serviços, bens, infraestrutura, emprego, etc. O direito à cidade é negado a essa parcela da população, que se vê impossibilitada de se deslocar e de usufruir dos direitos que a cidade lhes proporcionaria.

“Há, basicamente, dois grupos da sociedade que não utilizam o transporte coletivo: os excluídos socialmente e aqueles que não utilizam o transporte por opção. Os primeiros encontram-se em situação de exclusão social porque o sistema de transportes não é acessível, seja física e espacialmente ou em termos de custo”. (SOCIEDADE MOVIMENTO, 2014)

NE 7.Falta de investimento e incentivo à construção de ciclovias:

Até o ano de 2013 a cidade de São Paulo contava com pouco menos de 60 km de ciclovias, o que demonstra um desinteresse por parte do poder público em investir nessa modalidade de locomoção.

Seja para o lazer, seja para se locomover até o trabalho, ou até mesmo para oferecer serviços, o uso da bicicleta vem sendo adotado pela população das grandes cidades. Pesquisa do Datafolha do ano de 2014 mostrou que 80% da população da cidade de São Paulo aprova a implantação de ciclovias, entre os mais jovens a aprovação chega a 93%.

Para a maioria (60%) dos entrevistados pela pesquisa, “a bicicleta é um meio de transporte viável para realizar tarefas do dia a dia, como ir ao trabalho, à escola, e se locomover pela cidade de São Paulo”. Apesar do baixo número de ciclovias, e conseqüentemente, da falta de uma rede interligada com outros modais que permita o acesso do ciclista a vários pontos da cidade, um em cada três moradores da capital paulista tem bicicleta para uso próprio. Outro dado relevante para analisarmos é o baixo grau de investimento e incentivo nesse modal, que é percebido quando se constata que o uso da bicicleta no dia a dia para ir ao trabalho ou estudar é pouco difundido entre os donos de bicicleta (somente 17% utilizam-na para esse fim).

O incentivo ao uso de bicicletas se restringiu por muitos anos somente as ciclo faixas de lazer, instaladas aos domingos em diversos pontos da capital paulista, sendo que os mais pobres são os que menos utilizaram estas ciclo faixas para lazer (38%).

Até o ano de 2016, o atual prefeito Fernando Haddad pretende entregar 400 km de ciclo faixas por toda a cidade, hoje a cidade já possui, segundo dados da Secretaria Municipal de Transportes, 412 km de vias cicláveis, o que gerou muita discussão apesar do alto índice de aprovação para a implantação destas.

Além de receber diversas críticas de seus adversários políticos, e da imprensa tradicional, o prefeito tem sido alvo de diversas ações na justiça, inclusive por parte do Ministério Público Estadual, por conta da implantação das famigeradas ciclovias.

NE 8. Inexistência de regulamentação sobre o uso de transportes alternativos (UBER/ Carona compartilhada):

O dinamismo da vida nas cidades exige cada vez mais criatividade do legislador brasileiro. É preciso sempre estar atento às novas modalidades de tecnologias empregadas em nosso dia a dia.

O debate em torno de aplicativos que conectam motoristas e passageiros esta na ordem do dia em todo o mundo. O UBER é um exemplo de serviços que vem conquistando cada vez mais público pela alta demanda, pela maior qualidade nos serviços prestados e pelo custo mais agradável ao bolso dos usuários.

Apesar de não ser classificado como serviço público, o transporte por meio de táxi é tradicionalmente considerado um serviço de utilidade pública ou de interesse coletivo. Sua prestação depende de autorização da municipalidade e esta submetida a intensa regulamentação por parte do poder público.

Especialistas e categorias debatem sobre a ilegalidade do UBER, ou até mesmo a falta de vedação legal. A lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, conceitua o transporte público individual como “o *serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas*” (art. 4º, VIII).

Conforme artigo publicado no site Migalhas, Ricardo Barretto, especialista na área do Direito: “A ideia de serviço “aberto ao público” se relaciona com a obrigatoriedade de atendimento universal que se impõe no âmbito do serviço de táxi. O taxista não pode recusar o passageiro ou o trajeto por ele solicitado.

O serviço prestado por meio do UBER possui natureza diversa. Não é aberto ao público, porque prestado segundo a autonomia da vontade do motorista, que tem a opção de aceitar ou não a corrida de acordo com sua conveniência. E não se utiliza de veículo de aluguel, mas de veículo particular. A ausência de lei que discipline o aplicativo tem gerado inúmeros debates e protestos violentos pela cidade, sem

enfrentar a questão de alternativas viáveis para atender a demanda por mobilidade na cidade de São Paulo.

NE 9. Aumento do tempo e custo de viagens:

O incentivo e o aumento do uso do transporte individual, consequência de decisões políticas e também resultado do crescimento econômico e aumento de renda nas grandes cidades, provocaram um impacto direto na Mobilidade Urbana. Os congestionamentos e a lentidão afetam de uma forma ou outra a vida de todos que circulam pela cidade de São Paulo.

O aumento dos congestionamentos afeta em cheio o desempenho do transporte coletivo, mais tempo preso no trânsito significa tempo de vida perdido, o cidadão perde até mesmo produtividade no trabalho, diminuição do tempo de vida útil dos veículos, redução do número de viagens, gasto maior de combustível e consequentemente aumento de tarifas para compensar esse gasto.

Um estudo de meados de 1947, publicado no Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Paulo, já constatou os danos causados com o aumento o tempo e custos das viagens no transporte público. De acordo com a Comissão Anápio Gomes:

“As perdas econômicas e sociais decorrentes do mau transporte e das dificuldades do trânsito, como se introduziu um novo gênero de avaliação, baseada na perda da produtividade das pessoas em decorrência das fadigas (ou estresse) ocasionadas pelas dificuldades da locomoção. Avaliada essa perda em torno de 8% do valor da massa salarial das pessoas submetidas a tais fadigas e somada aos demais prejuízos oriundos da perda tempo, do consumo de combustíveis e outros elementos, a Comissão concluiu que os danos globais causados pelas dificuldades de locomoção estariam na casa dos nove bilhões de cruzeiros à época, ou seja, uma vez e meia o orçamento anual da cidade de São Paulo”.

Portanto, fica evidente que o problema causado pelo tempo despendido no trânsito da cidade de São Paulo não é assunto novo e até os dias de hoje não foi enfrentado de forma eficaz.

NE. 10 Agravamento do trânsito

Como citado no início deste trabalho, o congestionamento é uma marca da cidade de São Paulo e a cada ano esse índice só aumenta, em março deste ano foram 838 km de congestionamento. São mais de 1 milhão de veículos na rua, e com isso sempre nos questionamos se num futuro próximo é possível o travamento total da cidade, claro que há muitos outros aspectos a serem analisados para responder com propriedade essa dúvida.

Segundo dados da CPTM (1998), que fez uma medição de 1992 a 1997, a média de quilômetros de congestionamentos na cidade de São Paulo passou dos 40 km na hora de pico da tarde, para 120 km.

Atualmente, há congestionamentos até nos centros mais afastados da cidade, com o agravamento do trânsito, os deslocamentos ficam mais lentos, e a crise de mobilidade urbana se agrava. Além desses problemas citados o aumento da poluição que diminui consideravelmente a qualidade de vida.

Nos últimos anos a preocupação para solução do trânsito sempre foi palco de debates entre os candidatos à Prefeito. O atual Prefeito, Fernando Haddad, vem fazendo grandes mudanças e enfrentando grande resistência principalmente da mídia. Mesmo assim são mudanças futurista e que dá prioridade aqueles que utilizam mais o transporte público.

NE 11. Diminuição do tempo de vida útil dos coletivos

O transporte público e coletivo é fundamental numa cidade como São Paulo, eles precisam ser eficientes e de qualidade para atrair o maior número de usuários, que deixaram o meio de transporte coletivo para utilizar o individual.

Em muitas cidades, o transporte coletivo ainda é municipal, em outras, esse serviço é fornecido por empresas privadas. Com o tempo, a depreciação do ônibus, trem, metrô e bondes ocorre de forma natural. Porém outros fatores acabam influenciando na diminuição da vida útil dos mesmos. Podemos citar alguns como: a superlotação, a falta de manutenção adequada, a deficiência e a péssima qualidade e condições do asfalto. A falta de zelo pelos usuários também é uma característica que contribui significativamente para diminuição da vida útil dos coletivos.

Os altos custos da manutenção da frota, é o fator que atinge todas as companhias prestadoras de serviço, necessitando que subsídios pesados do governo para manter o mínimo da qualidade dos veículos. Historicamente isso ocorre, a companhia de Metrô de São Paulo em 2003 teve um prejuízo aproximadamente de 350 milhões de reais. Portanto, é necessária uma política que as empresas auto se sustente, ou políticas de “passe livre” como acontece na cidade de Marica no Rio de Janeiro onde o governo municipal arca com todos os custos.

NE 12. Aumento do interesse pelo transporte individual

A ineficiência do transporte coletivo de massa, o stress causado e o transtorno de linhas e horários diferentes acabam tornando o transporte individual mais cômodo. Podemos citar aqui diversos motivos que favorecem a utilização do transporte individual, justamente por vários erros do sistema governamental, como exemplo a falta de segurança nas ruas, dentro do ônibus e metrô, os autos índices de abusos sexuais a mulheres dentro dos vagões, mesmo tendo em horários de picos vagões especiais.

A falta de qualidade e a superlotação são itens que também gera muita insatisfação ao pensar em utilizar o transporte coletivo. Além de vários incentivos feito pelo governo federal para aquisição de veículos novos, não que esses incentivos não deveriam ter sido feitos, e nem que isso foi o fato principal do aumento da frota de veículos. Nem com a implantação do rodizio, conseguiu atingir o objetivo de diminuir a frota de veículos ou incentivar as “caronas”.

Segundo a pesquisa “Origem – Destino” que é feita a cada dez anos, a cidade de São Paulo conta com 25% da frota nacional, e são feitos em média 30 milhões de deslocamentos diários, sendo 10 milhões em transporte coletivo, 10 milhões em transporte individual e o restante 10 milhões a pé.

NE 13. Malha ciclo viária insuficiente

São Paulo tem 14 mil km de vias, e sendo 11,7 mil pavimentados e 2,3 mil de vias de terra. O sistema viário principal, onde a maior parte dos deslocamentos ocorrem, pode ser considerado com 2,5 mil km de extensão. Um dos principais feitos do Prefeito

Fernando Haddad foi a ciclovias e ciclo faixas. Ciclovias são pista de uso exclusivo de bicicletas separadas do restante da via com sinalização vertical e horizontal. Pode estar na calçada, no canteiro central ou na própria pista por onde circula o tráfego. Já as ciclofaixas são faixa permanente com pintura de chão, geralmente na cor vermelha, mas sem separação física da via. Há sinalização na pista, e pode haver os chamados “olho de gato” ou “tartarugas”.

A pretensão da prefeitura era que em 2015 tivesse 400 quilômetros de vias específicas para uso de bicicletas. Comparando com a quantidade de via pavimentada não chega a 10%, necessitando a construção de muitas delas ainda. Porém já é uma sinalização de uma política de trânsito sustentável. Também há várias propagandas como “eu vou de bike” ou “Vá de bike” justamente para incentivar o uso de bicicletas que além do motivo do trânsito, traz muitos benefícios a saúde.

NE 14. Monopólio de empresas e de categorias

O processo de concessão para as empresas de capital privado poderem explorar o transporte coletivo nem sempre é vantajoso. Como o sistema em São Paulo é muito grande acabou se criando “máfias dos transportes” onde o monopólio e taxas de passagens elevadas, tornando as mais caras do país. Muitas mobilizações ocorrem todos os anos organizadas principalmente por estudantes para debater sobre o assunto e pedir a redução das tarifas ou o “passe livre” que já conta até com um movimento organizado com o mesmo nome, “passe livre”.

Segundo o site da SPTrans, empresa responsável pelo transporte coletivo, as atividades operacionais “são terceirizadas e executadas por empresas que foram contratadas por licitações públicas”. O problema está justamente nesse processo que pode ser fraudado e colaborar com as empresas “amigas” e assim conseguir permissão de monopólio autorizado pelo governo municipal. Sendo assim, não a uma concorrência legítima entre as empresas que conseqüentemente não tem incentivo para melhorar a qualidade da prestação do seu serviço.

NE 15. Agravamento da poluição

A cidade de São Paulo está longe de respeitar os níveis de qualidade do ar recomendado pela OMS (Organização Mundial da Saúde). Segundo o Jornal O Globo (2012), a poluição em São Paulo mata o dobro do que os acidentes, em 2011 foram 15.700 mortes por poluição contra 7.867 do trânsito. Isso que 90% vem da poluição vem dos carros.

Os índices de poluição no Brasil são desatualizados comparados ao da Organização Mundial da Saúde, isso porque faz mais de 25 anos que o Brasil estabeleceu esses índices. Na medição dos poluentes mais prejudiciais à saúde, quase todas as estações de medições passam dos limites. Os poluentes com partículas finas ou poluentes mais espessos, o ozônio tem relação segunda a maioria das literaturas médicas, com mortes prematuras por doenças cardiovasculares.

Com os avanços de motores menos poluentes e com a fiscalização mais eficaz por parte da prefeitura esses índices estão caindo, muito lentamente comparado ao tempo. O Jornal O Globo também apresentou uma pesquisa feita pelos órgãos ambientais do estado que alguns gases entre 1991 e 1992 eram emitidas 13 mil partículas por milhão e em 2014 eram 10 mil partículas por milhão. Porém os gases responsáveis pelo efeito estufa, só aumentam os índices.

NE 16 Direito à cidade prejudicada

Pela extensão da cidade o direito de locomoção acaba sendo mais complicado, e o problema se agrava quando o sistema de transporte público coletivo é deficiente. Todos os dias nos telejornais sempre a uma notícia referente a dificuldade dos usuários do sistema chegar aos seus trabalhos ou em atividades de lazer. Essas notícias no período da manhã é o que norteiam os telespectadores, que mudam ou não de rota dependendo do trânsito.

Muitas pessoas acabam deixando de participar de determinados eventos e até mesmo recusando alguns trabalhos pela distância que deverá percorrer. Segundo o IPEA (2013), em 2013, chegar ao trabalho custa mais tempo em São Paulo do que moradores de Londres, Nova Iorque, Tóquio e Paris. Segundo o mesmo Instituto, o tempo médio de deslocamento na região metropolitana aumento para os mais pobres de 4% e 15% para os mais ricos.

NE 17 Aumento do número de acidentes

Com mais veículos nas ruas sejam eles carros ou motos, conseqüentemente, aumenta o número de acidentes numa cidade gigantesca como São Paulo. Muito dos acidentes que ocorrem são por falta de atenção e imprudência no trânsito caótico da capital paulista. A falta de respeito e a pressa para chegar em seu destino faz com que motoristas não respeitem a sinalização e o código de trânsito.

Em 2014, segundo as fontes da Companhia de Engenharia de Tráfego, a cidade de São Paulo registrou 1.249 mortes no trânsito, sendo 555 pedestres, 440 motociclistas, 207 motoristas ou passageiros e 47 ciclistas. Conforme o especialista em trânsito Flamínio Fuchmann disse em entrevista ao Jornal Folha de São Paulo em 22 de março de 2016 que o principal fator desse índice é o aumento de veículos nas vias públicas.

Em 2015, medidas adotadas pelo Prefeito Fernando Haddad esse índice caiu - 20,6% em relação a 2014. Uma queda expressiva após a redução da velocidade máxima nas principais avenidas e marginais da cidade. Mesmo assim, aos finais de semana as taxas de acidentes aumentaram devido a imprudência dos motoristas de não respeitar a velocidade máxima, respeitando apenas nos radares colocados pela prefeitura. E os índices de acidentes são maiores com as pessoas sexo masculino, do que a feminino.

NE 18. Precarização dos serviços

A falta de concorrência das operadoras vencedoras das licitações e homologadas pela prefeitura, os altos custos de manutenção das máquinas e veículos, a falta de entendimento correto dos operadores, a falta de respeito dos usuários, a superlotação dos veículos, a falta de investimento do governo estadual e federal e principalmente a falta de vontade política do governador e dos órgãos federais para resolver o problema de trânsito na cidade de São Paulo, são os fatores da precarização dos serviços de mobilidade urbana.

A precarização dos serviços é justamente como comentado acima em outros nós explicativos, e consideramos que o principal fator para precarização é a falta de

concorrência que não estimula que a prestação de serviço seja adequada e de qualidade. As frotas de veículos devem ser constantemente renovadas e ter suas manutenções em dia. Em dias de calor, os ônibus devem ser equipados com ar-condicionado uma tendência mundial, e assim garantir aos usuários seus trajetos confortáveis e de qualidade.

Das ultimas proposta citada no parágrafo anterior, não são nada de exageros e irreal, são atitudes simples que ainda não podemos contar. Na maior cidade do país, onde tudo deveria acontecer, nada acontece a não ser oferecer grandes sacrifícios aos seus usuários.

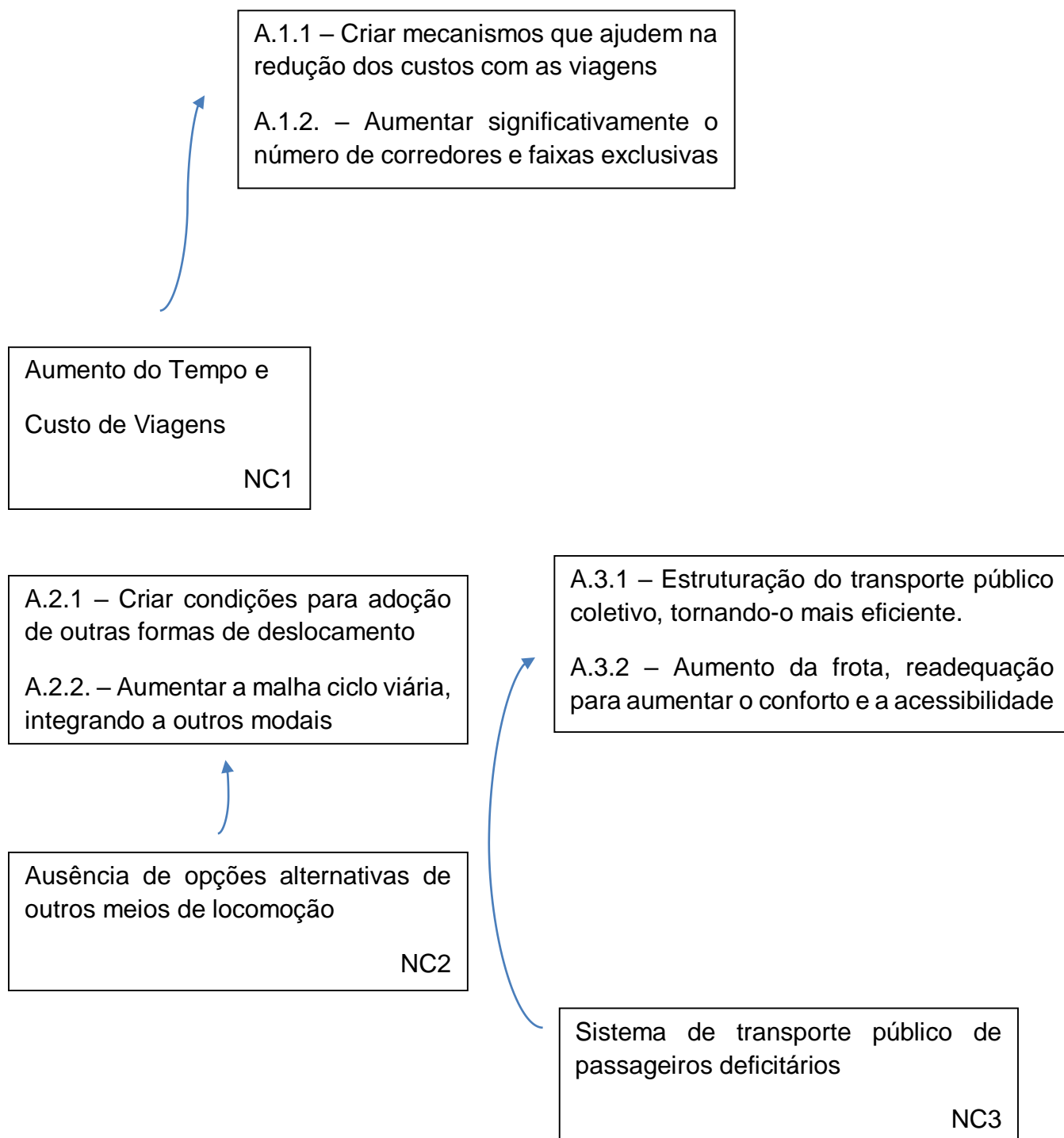
NE 19 Diminuição da qualidade de vida

O último Nó explicativo deste trabalho é consequência de todos nós citados acima, a diminuição da qualidade de vida dos paulistanos, tudo por um problema de deficiência da mobilidade urbana na cidade de São Paulo. Só um dos Nó explicativo que é a Poluição já responsável por diversas mortes prematuras, o número de acidentes causados no trânsito, a quantidade de horas perdidas nos deslocamentos seja para o trabalho, seja a lazer.

O stress também é um fator importante para diminuição da qualidade de vida, e o stress é causado praticamente em todos os atos relacionados ao trânsito. Grandes congestionamentos, a superlotação nos ônibus e metrô, o calor, as poluições sonoras dos veículos contribuem para aumentar o nosso stress. Principalmente na capital paulista que tem uma vida agitada 24 horas por dia.

Muitas empresas acabam fornecendo aos seus funcionários alguns benefícios para aumentar sua qualidade de vida, como por exemplo, flexibilização de horário seja de entrada ou saída. Outro benefício é poder trabalhar em casa através de uma estação de home office. Atitudes como essas ajudam na diminuição do trânsito e também na melhora da qualidade de vida, porém não são benefícios que podem se estender a todos apenas uma minoria.

3. Árvore do problema



Árvore do Problema

NC1: Sistema de Transporte Público de Passageiros deficitário:

A1.1: Estruturação do Transporte Público coletivo, tornando-o mais eficiente;

A.1.2: Aumento da frota;

A.1.3: Readequação da frota para aumentar o conforto, a qualidade e a acessibilidade.

NC2: Aumento do tempo e custo de viagens:

A2.1: Criar mecanismos que auxiliem na redução dos custos com as viagens;

A2.2: Aumentar significativamente o nº de corredores e faixas exclusivas para ônibus.

NC3: Ausência de opções/ alternativas de outros meios de locomoção:

A3.1: Expandir as ciclovias

A 3.2: Viabilizar o transporte fluvial nas regiões das represas;

4. Plano de Ação

PAINEL 2.1

NC 1 – Sistema de Transporte Público de Passageiros deficitários

Ação	Tarefas	Recursos Necessários	Prazos	Responsável
A1.1. Estruturação do Transporte Público coletivo, tornando-o mais eficiente.	1.1.1-Levantar estudos já existentes e fazer novos sobre a viabilidade da estrutura atual;	-Pessoal; -Investimento em pesquisa.	6 meses	SMT/SPTRANS (Secretário e Diretor presidente)
	1.1.2-Priorizar o planejamento e o controle de uma rede interligada.	-Político; -Investimento em pesquisa e planejamento.	1 ano	SMT/SPTRANS (Secretário e Diretor presidente)
	1.1.3-Garantir a destinação de áreas da cidade para a construção de terminais.	-Financeiro/ destinação de recursos para aquisição de terrenos/ obras;	2 anos	Prefeito
	1.1.4-Implantação de plataformas de embarque, locais de conexão e transferência, além de terminais de integração.	-Jurídico. -Financeiro	2 anos	SMT/SPTRANS

<p>A1.2. Aumento da frota.</p>	<p>1.2.1- Criar um grupo de trabalho para levantar os pontos mais críticos</p> <p>1.2.2-Garantir a cobertura total sem pontos segregados pela cidade.</p> <p>1.2.3 – Investir na compra de novos ônibus</p>	<p>-Político</p> <p>-Político</p> <p>-Jurídico (Contrato)</p> <p>-Financeiro</p>	<p>3 MESES</p> <p>Até o último ano de gestão</p>	<p>SMT/SPTRANS</p> <p>SMT/SPTRANS/PMSP</p>
<p>A1.3. Readequação para aumentar o conforto, a qualidade e a acessibilidade.</p>	<p>1.3.1- Definir metas para a renovação gradual da frota atendendo as condições de acessibilidade, segurança e melhora tecnológica/adequação às exigências ambientais.</p> <p>1.3.2- Definir metas para aumentar o conforto da frota nova, exigindo ar condicionado em todos os coletivos novos.</p> <p>1.3.3- Criar mecanismos de participação dos usuários a fim de melhorar a manutenção dos coletivos em relação a limpeza diária.</p>	<p>-Político</p> <p>-Jurídico</p> <p>-Financeiro</p> <p>-Político</p> <p>-Jurídico (contrato)</p> <p>-Financeiro</p> <p>-Político</p> <p>-Pessoal (Gestão)</p>	<p>Mínimo: 2 anos</p> <p>Máximo: Final da gestão</p> <p>Mínimo: 2 anos</p> <p>Maximo: Final da gestão</p> <p>Mínimo: 2 anos</p> <p>Maximo: Final da gestão</p>	<p>SMT/SPTRANS</p> <p>SMT/SPTRANS</p> <p>SMT/SPTRANS/PMSP</p>

	1.3.4-Padronização e melhoria dos terminais de integração.	-Financeiro	Mínimo: 2 anos; Máximo: 4 anos	SMT/SPTRANS
	1.3.5-Manutenção e adequação dos pontos de parada garantindo conforto e acessibilidade.	-Financeiro	Mínimo: 2 anos Máximo: 4 anos	SMT/SPTRANS

PAINEL 2.2

NC 2 – Aumento do tempo e custo das viagens

Ação	Tarefas	Recursos Necessários	Prazos	Responsável
<p>A2.1. Criar mecanismos que auxiliem na redução dos custos com as viagens</p>	<p>2.1.1- Organização dos serviços em rede com maior racionalização trazendo economia para o sistema</p>	<p>-Pessoal; -Financeiro (pesquisa e tecnologia)</p>	<p>2 anos.</p>	<p>SMT/SPTRANS</p>
	<p>2.1.2-Renovação da frota com veículos sustentáveis que utilizem outras fontes de energia.</p>	<p>-Político; -Financeiro</p>	<p>Indefinido (prazos que podem ultrapassar a gestão por conta de contrato)</p>	<p>SMT/SPTRANS/PMSP</p>
	<p>2.1.3-Manter estudos e debates constantes com a população sobre novas fontes de custeio e subsídios para redução do valor das tarifas do transporte público.</p>	<p>-Político</p>	<p>Constante</p>	<p>SMT/SPTRANS/PMSP/ SOCIEDADE CIVIL</p>
<p>A2.2. Aumentar significativamente o nº de corredores e faixas exclusivas para ônibus</p>	<p>2.2.1-Estabelecer metas que atendam o cumprimento do PDE que pretende até 2028 alcançar 600km de corredores.</p> <p>2.2.2-Priorizar os ônibus em fases semaforizadas, conversões e aumentar as faixas de ultrapassagens nas paradas.</p>	<p>-Político; -Financeiro</p> <p>-Político;</p>	<p>Até o final da gestão (cumprir a meta estabelecida)</p>	<p>SMT/SPTRANS/PMSP</p> <p>SMT/SPTRANS/CET</p>

	2.2.3-Requalificação dos corredores já existentes	-Financeiro	Mínimo: 2 anos	
	2.2.4- Reforçar a fiscalização nos pontos de faixas exclusivas para o transporte coletivo	-Financeiro	Mínimo: 1 ano	SMT/SPTRANS
		-Pessoal -Financeiro	Mínimo: 1 ano	SMT/SPTRANS/CET

PAINEL 2.3

NC 3 – Ausência de opções/alternativas de outros meios de locomoção

Ação	Tarefas	Recursos Necessários	Prazos	Responsável
A3.1. Expandir as cicloviarias	3.1.1- Realizar estudos de viabilização para construção de cicloviarias;	-Pessoal; -Financeiro (pesquisa e tecnologia)	3 meses.	SMT
	3.1.2. Realizar estudos de transporte coletivo alternativos e sustentável	-Financeiro -Pessoal (pesquisa e tecnologia)	3 meses	SMT/PMSP/Prefeito
A3.2 Viabilizar o transporte fluvial nas regiões das represas	3.2.1-Realizar estudo da viabilidade de transportes fluvial nas regiões das represas;	-Político; -Financeiro	6 meses	SMP/PMSP
	3.2.2- Estabelecer planos do transporte fluvial;	-Político; -Financeiro	Mínimo: 2 anos	PMSP/SMT/SMP/ Prefeito

5. Análise de Atores

Ação 1.1 - Reestruturação do Transporte Público coletivo, tornando-o mais eficiente

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
SMT (Secretaria Municipal de Trânsito)	Político Financeiro;	Recursos Financeiros; Depende de outras Secretarias principalmente as ligadas ao planejamento urbano.	Administrar bem os recursos e garantir um bom planejamento e execução das mudanças propostas.	Não dedicando tempo e recursos para viabilizar estudos; realizar a reestruturação com pressa e sem planejamento.	Mostrar a importância da reestruturação para obter resultados mais satisfatórios no final de sua gestão
SPTRANS		Depende de SMT e de outras Secretarias principalmente as ligadas ao planejamento urbano.	Administrar bem os recursos e garantir um bom planejamento e execução das mudanças propostas.	Descumprindo prazos, não seguindo as determinações da Secretaria de Transportes	Demonstrar a necessidade e a importância do seu estudo e apoio técnico para implementar as mudanças desejadas com eficácia.

Prefeito municipal de São Paulo	Político; Financeiro	Depende de apoio político do legislativo; Recursos financeiros	Ter habilidade política para aprovar no legislativo as mudanças que ajudem na reestruturação do sistema de transportes; garantir recursos para a execução dos planos e das obras.	Não dar a devida importância a agenda de reestruturação do sistema; não destinar recursos do orçamento suficientes	Cobrar a reestruturação do sistema de transporte como uma das principais metas para o sucesso de sua gestão
---------------------------------	-------------------------	-------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Ação 1.2 – Aumento de frota

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
SMT (Secretaria Municipal de Trânsito)	Político; financeiro	Depende de negociação com os empresários do setor de transporte	Se empenhar na negociação com os empresários do setor de transporte; ser firme na estipulação de metas para o aumento da frota.	Não se empenhar na negociação e não viabilizar estudos que comprovem a necessidade de aumento da frota.	Demonstrar a necessidade de aumento da frota para atender toda a demanda da cidade

SPTRANS	Pessoal	Depende da negociação da SMT (Secretaria Municipal de Trânsito) com os empresários do setor de transporte	Auxiliar nos estudos para levantar os problemas e apontar soluções; servir de suporte para a SMT.	Não auxiliar/ dar apoio a SMT nos estudos técnicos.	Demonstrar a importância do apoio técnico para viabilizar os estudos que reforcem a necessidade de aumento da frota.
Prefeito	Político; financeiro	Depende de negociação com os empresários do setor de transportes	Habilidade política para negociar com os empresários do setor transporte, colocar população a seu favor.	Não participar das negociações entre a SMT e o empresariado	Demonstrar a necessidade de aumento da frota por meio de pressão popular

Ação 1.3 – Readequação para aumentar o conforto, a qualidade e a acessibilidade

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
SMT (Secretaria Municipal de Trânsito)	Político; Técnico; financeiro	Depende da implementação de políticas públicas ligadas ao planejamento urbano e de outras Secretarias.	Participar ativamente na coordenação de projetos que modifiquem e melhorem a qualidade, o conforto e a acessibilidade.	Não estar presente na coordenação de projetos, na elaboração de estudos.	Mostrar a importância de estar sempre presente na coordenação dos projetos.

SPTRANS	Técnico (pessoal)	Depende de outras Secretarias para implementar as mudanças.	Auxiliar a SMT no desenvolvimento de projetos.	Não auxiliar com o seu corpo técnico estudos e na elaboração de projetos	Demonstrar a importância do seu apoio técnico
Prefeito	Político; Financeiro	Depende da ação em conjunto das Secretarias e da aprovação de um Plano Diretor que permita as mudanças necessárias no espaço urbano.	Coordenar toda a equipe de governo para que auxiliem na coordenação de projetos e implementação de políticas públicas.	Não estar atento a coordenação de toda a equipe envolvida (Secretarias) para a realização de projetos.	Cobrar a gestão sobre a coordenação dos trabalhos de toda a Prefeitura na elaboração de projetos, buscar recursos e mecanismos para viabilizar as mudanças.

PAINEL 3.4

Ação 2.1 – Criar mecanismos que auxiliem na redução dos custos com as viagens

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
SMT (Secretaria Municipal de Trânsito)	Político; Financeiro	Depende de outras decisões afeitas ao Executivo, na busca de novas fontes de custeio.	Viabilizar estudos que auxiliem o Executivo na busca de outros recursos.	Inviabilizar estudos que auxiliem o Executivo, não se empenhar.	Demonstrar a importância da redução com os custos.
SPTRANS	Técnico (pessoal)	Depende de SMT e do Executivo.	Auxiliar a SMT na elaboração de estudos.	Não colaborar na elaboração de estudos e pesquisas.	Cobrar a co-responsabilidade na elaboração de estudos e pesquisas.
Prefeito	Político; Financeiro	Depende de receitas que estão fora de seu alcance (Governo Federal) votação de leis que permitam outras fontes de custeio (legislativo)	Pressionar o Governo Federal para que aprove, por exemplo, a destinação da CIDE Combustível para os Municípios custearem parte do transporte público.	Não se empenhar na busca por outras alternativas de custeio.	Cobrar o empenho na busca de outras formas de custeio devido a necessidade de diminuição dos gastos com o transporte público.

Ação 2.2 – Aumentar significativamente o número de corredores e faixas exclusivas para ônibus

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
SMT (Secretaria Municipal de Trânsito)	Político; Financeiro	Depende de recursos financeiros da PMSP (orçamento viável para a construção de novos corredores)	Viabilizar estudos precisos para a implementação de corredores e faixas na cidade de forma que atendam as questões de acessibilidade e sejam eficazes.	Não ter um planejamento estratégico e controle sobre o cronograma das metas para a realização das obras necessárias.	Cobrar a gestão sobre a coordenação dos projetos e a boa execução destes devido as grandes mudanças que impactarão significativamente na cidade.
SPTRANS	Técnico (pessoal)	Depende de estudos e recursos disponibilizados pela SMT.	Auxiliar a SMT na elaboração de projetos e definição de metas	Não se empenhar ou atrasar os estudos e a elaboração de projetos, ou ainda formular projetos com muitas falhas	Demonstrar a importância e a responsabilidade sobre a elaboração dos projetos e sua implementação.
Prefeito	Político; Financeiro	Depende de recursos altos para o planejamento urbano a implementação e readequação de corredores.	Buscar recursos, estar preparado para as adversidades, agir c/ criatividade e re-planejar ações no caso de corte no orçamento.	Não buscar recursos e não estar preparada para agir conforme haja contingência de recursos.	Cobrar o empenho, o atendimento e o cumprimento das metas estabelecidas.

Ação 3.1 – Expansão das ciclovias

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
SMT (Secretaria Municipal de Trânsito)	Político; Financeiro	Orçamento, direcionamento político para incentivar pesquisas na área,	Criar condições favoráveis a estudos e implantação de políticas de transportes alternativos, destinar orçamento específico.	Resistência por parte de pessoal e pressão social	Acompanhar e cobrar para que se cumpra os prazos pré-estabelecidos.
PMSP (Prefeitura municipal de São Paulo)	Pessoal	Orçamento, e recursos necessários para os estudos	Fazer com que todas as secretarias estejam a disposição para contribuir com os estudos e a possível implantação de transportes alternativos	Resistência de outras secretarias e de pessoal.	Estabelecer regras a todos, e cobrar o máximo de participação de todos.
Prefeito	Político; financeiro	Falta de vontade política e orçamentária.	Tendo vontade política, e implantar políticas voltadas para área. Fazer	Não ter vontade política, não ser conhecedor da área	Cobrar e fiscalizar a efetivação dos projetos de

			com que todo seu pessoal esteja a disposição para contribuir.	e resistência da sociedade civil.	transportes alternativos.
--	--	--	---------------------------------------------------------------	-----------------------------------	---------------------------

Ação 3.2 – Expansão das ciclovias

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
SMT (Secretaria Municipal de Trânsito)	Político; Financeiro	Orçamento, pessoal	Ajustar o orçamento, realizar estudos da viabilidade, direcionar as áreas para as construções, fazer as licitações	Não ajustar o orçamento, não realizar os estudos necessários, e não ter vontade política.	Cobrar um calendário com a realização em etapas desse projeto, motivar pessoal.
PMSP (Prefeitura municipal de São Paulo)	Financeiro Pessoal	Orçamento, pessoal, pressão social	Garantir verbas necessárias, garantir que todos irão trabalhar em favor do projeto	Não garantir orçamento	Esclarecer a necessidade para todos, e cobrar um esforço coletivo para efetivação do projeto.
SMP (Secretaria Municipal de Planejamento)	Pessoal	Vontade política, e falta de pessoal motivado	Ajudar no planejamento das ações, destina uma equipe específica para o projeto	Não ter vontade política para participar	Cobrar a formação de uma equipe.

6. Análise de Riscos e Fragilidades

Perguntas orientadoras:	Análise da equipe
1 - As ações propostas para equacionar os Nós Críticos podem gerar efeitos indesejáveis (por ex.: efeitos sociais ou ambientais)?	Sim, principalmente na classe mais rica de São Paulo. Essa classe é a que sempre teve os privilégios, e sempre foram aparadas pelo governo Municipal. As ações que foram propostas nesse trabalho para equacionar os Nós Críticos, terão uma grande influência na vida de todos os paulistanos, desde estrutural como cultural. As ações vão priorizar o transporte coletivo de massa e os transportes alternativos, portanto os transportes individuais ficaram mais prejudicados.
2 - Existem aspectos técnicos, jurídicos ou políticos nas ações propostas que podem resultar em efeitos negativos? Quais?	Sim, principalmente os aspectos técnicos, pois eles nortearam todos os estudos que deverão ser feitos para elaboração dos projetos e das ações que apontamos nesse trabalho. Os aspectos jurídicos também estarão nas pautas, pois sem a legalidade as ações não poderão ser executadas. Sendo assim, como já mencionado na pergunta anterior poderão gerar efeitos negativos e futuros questionamentos. Cito como exemplo uma representação no Ministério Público pela priorização de transportes coletivos de massa, aumentando os custos de transportes individuais. Ou qual a eficácia da implantação dessas ações como forma de garantir qualidade na Mobilidade Urbana.

<p>3 - Qual o principal ponto fraco do projeto? E o que pode ser feito para prevenir ou corrigir?</p>	<p>O principal ponto fraco nesse projeto é à vontade política para que tudo isso se realize, e a limitação do orçamento. Claro que se há vontade política para a realização dos mesmos, o esforço para garantir recursos sejam eles públicos ou com parceria público/privada é maior, garantindo assim a efetivação de todas as ações prepostas.</p>
<p>4 - O que pode ser feito para garantir a implementação das ações propostas?</p>	<p>Como mencionado na pergunta anterior tendo a vontade política e buscar apoios políticos, podem ser feitos diversos trabalhos para realização das ações. As pesquisas e os estudos que deverão ser feitos já de início vai dizer com maior precisão tudo o que deverá ser feito, custos e etc.</p> <p>Inicialmente o que pode ser feito é garantir um esforço coletivo das administrações públicas (municipal, estadual e federal) para que o projeto comece a sair do papel.</p>
<p>5 - Os recursos disponíveis são suficientes para realizar o projeto</p>	<p>Não, deverá ter projetos para captação de mais recursos sejam eles públicos ou privados.</p>

7. Considerações Finais

Para se enfrentar os problemas ocasionados pela deficiência do sistema municipal de mobilidade urbana na cidade de São Paulo, imprescindível o planejamento que é, nada mais nada menos que uma atividade permanente. A cidade de São Paulo, não escapou do perverso crescimento desordenado dos grandes centros urbanos pelo mundo afora. Os desafios a serem enfrentados são do tamanho da capacidade desta grande metrópole que é a cidade de São Paulo. Uma política pública eficaz, capaz de transformar o sistema municipal de mobilidade urbana passa pela coordenação de políticas que vão além do transporte e da circulação de pessoas, mas acima de tudo de um planejamento coordenado com o desenvolvimento urbano da cidade. Além de observar as diretrizes e princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, há que se respeitar e implementar as políticas determinadas pelo Plano Diretor Estratégico da Cidade, aprovado no ano de 2014, que interfere intensamente na demarcação do adensamento da Cidade de São Paulo. A priorização do planejamento no uso do espaço viário, que é escasso, é imprescindível. O incentivo aos meios de transporte não motorizados e a oferta necessária de transporte público coletivo, enfrentando o transporte individual motorizado aparece como alternativa para a solução da crise da mobilidade urbana e como um desafio. No presente trabalho, buscou-se demonstrar a necessidade de se buscar um sistema integrado de transporte, bem estruturado, acessível, seguro, eficiente e confortável que esteja coordenado com as várias alternativas de modos de locomoção.

A preferência do uso do espaço viário pelo transporte público, como a necessária ampliação de faixas e corredores exclusivos de ônibus, gerando economia de tempo e aumento da qualidade de vida de seus usuários, tem se mostrado uma das ferramentas mais importantes para o enfrentamento da crise da mobilidade na cidade de São Paulo. Uma cidade com a extensão de São Paulo ainda produz bolsões de exclusão,

não permitindo o acesso universal as facilidades, serviços e direitos que a cidade produz. Daí a necessidade de melhorar o sistema público de transportes, aumentando a oferta e a qualidade dos serviços, aumentando a malha cicloviária, dando segurança a quem se utiliza deste modal para locomover-se, garantindo a acessibilidade universal adequando a nova frota além da melhoria do espaço e das vias públicas, garantindo assim o direito à cidade a todos(as). Somente com o devido planejamento, investimento em novas tecnologias, em estudos, organizando ações e implementando políticas públicas que permitam a ampliação da oferta e da qualidade do sistema público de transporte é que a deficiência da mobilidade urbana na cidade de São Paulo poderá ser enfrentada.

8. Referências bibliográficas

<http://www.sptrans.com.br/indicadores/>

http://www.detran.sp.gov.br/wps/portal/portaldetran/detran/estatisticastransito/sa-frotaveiculos/d28760f7-8f21-429f-b039-0547c8c46ed1!ut/p/z1/pVJNb4JAEP0tHjySGdgVliNaIFKtVouUvZgtH7opX4Gtpv--2KOJYuNcNrN5b97kvQEOH8BLcZR7oWRVirzrl27uCMWNPdYdZOtXhs5ytvIZY8bqzYLwAuBup-iwNZnq7tJAZgK_h--_4cTzmDGf6U8TdGxKF8_-C0Gb3MfHK-VgH38LHHhcqlodIKqrRok8SVUjyiFevmmrOltaJWPRnn9agaohkLLmkqJYyrj77xqO7zBLBmzS2OZoWvUsDPtE4mt4YhaMYupmSb6WbWOZQLRXeiwLwZ-24TwrNeT0x_gVhB9lIG3pHV1ycUlWqNMTxCUVVN0p7X5pwwder4L1oMLt8S59cLzfe8tjDLpzZMTcB3qlgiCgpEf7WvNTu_ZYV_sFi4Z5c5g8Au0Yrrz/dz/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/

<http://www.cetsp.com.br/perguntas-frequentes.aspx>

[https://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Paulo_\(cidade\)#Mobilidade_urbana_e_acessibilidade](https://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Paulo_(cidade)#Mobilidade_urbana_e_acessibilidade)

<https://spsustainablecity.wordpress.com/2015/09/23/ocupacao-da-cidade-pelas-pessoas-e-por-novas-formas-de-ir-e-vir-resultados-da-percepcao-dos-cidadaos-da-cidade-de-sao-Paulo/>

<http://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/viewFile/3523/2880>

<http://www.scielo.br/pdf/spp/v15n1/8589.pdf>

https://pt.wikipedia.org/wiki/Transporte_p%C3%BAblico

<http://educador.brasilecola.uol.com.br/estrategias-ensino/mobilidade-urbana-direito-cidade.htm>

<http://vestibular.uol.com.br/resumo-das-disciplinas/atualidades/mobilidade-urbana-no-brasil-transporte-publico-tem-pouco-investimento-e-a-preferencia-ainda-e-do-carro.htm>

<http://www.mises.org.br/Article.aspx?id=1618>

<http://ultimosegundo.ig.com.br/igvigilante/transito/2016-05-19/acidentes-de-transito-com-vitimas-caem-24-no-inicio-do-ano-em-sp.html>

<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudos-e-dados-estatisticos-apontam-aumento-do-numero-de-vitimas-fatais-de-acidentes-com-motos-no-transito-mas-risco-de-morte-sobre-duas-rodas-e-menor-para-motociclistas-profissionais.aspx>

<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/03/1752627-numero-de-mortes-no-transito-de-sao-paulo-tem-a-maior-queda-desde-1998.shtml>

http://brasil.elpais.com/brasil/2015/08/11/politica/1439327991_569304.html

<http://www.dgabc.com.br/Noticia/182680/mobilidade-urbana-desafia-grandes-cidades-brasileiras>

<http://www.capital.sp.gov.br/portal/noticia/5801#ad-image-0>

<http://www.dm.com.br/opiniaio/2015/07/sobre-trens-onibus-bicicletas-e-pessoas.html>

<http://g1.globo.com/sao-paulo/anda-sp/noticia/2013/08/deficientes-fisicos-sofrem-com-falta-de-adaptacao-do-transporte-publico.html>

http://www.sptrans.com.br/passageiros_especiais/atende.aspx

http://www.ipea.gov.br/participacao/images/pdfs/conferencias/Deficientes/texto_base_1_conferencia_direitos_pessoa_com_deficiencia.doc

<http://www.mobilize.org.br/noticias/1693/mobilidade-para-deficiente-fisico-e-desafio-a-vencer-no-brasil.html>

<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2012/12/13/quase-95-dos-deficientes-de-sao-paulo-trabalham-no-mercado-formal-segundo-censo.htm>

<https://sociedademovimento.wordpress.com/2014/02/07/mobilidade-urbana-e-exclusao-social/>

<http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2014/09/1520360-80-aprovam-ciclovias-em-sao-paulo-sobe-aprovacao-a-haddad.shtml>

<http://www.nossasaopaulo.org.br/noticias/projetos-de-ciclovias-da-decada-de-80-saem-do-papel-na-gestao-haddad>

<http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI222399,41046-Uber+o+debate+sobre+o+transporte+individual+de+passageiros>

<http://www2.camara.leg.br/a-camara/altosestudios/Reunioes/reunioes-2014/10a-reuniao-7-5-14-mobilidade-urbana-renato-balbim/nota-tecnica-2-2013-ipea>

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072_1455546429.pdf#page53

ROLNIK, Raquel. Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. - 1. ed. - São Paulo: Boitempo, 2015. HARVEY, David. Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014