

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

Denilza da Silva Frade
Elane Araújo
Dário de Jesus Nascimento de Souza

PROBLEMA

“ A desigualdade social na ocupação do viário público de São Paulo pelo excesso de carros particulares”

ATOR QUE DECLARA O PROBLEMA

Secretário Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana

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: Isabella Jinkings

Santo André
2016

Sumário

1. Indicação da situação-problema e Fluxograma explicativo	1/1
Situação-problema.....	1 /1
Fluxograma Explicativo	3 /1
2. Comentários analítico-conceituais sobre nós explicativos	1/2
3. Árvore do problema	1 /3
4. Plano de Ação	1 /4
5. Análise de Atores.....	1 /5
6. Análise de Riscos e Fragilidades	1 /6
7. Considerações Finais.....	1 /7
8. Referências bibliográficas	1 /8
Apêndices	1

1. Indicação da situação-problema e Fluxograma explicativo

Situação-problema

Desde a revolução industrial e com a consolidação do capitalismo, a população foi convidada ao consumo em massa. A partir do século XX, se tornou cultural o consumo desenfreado, pautado pela ideologia dominante, cujos reflexos alcançaram voos inimagináveis para toda uma linha de produção econômica e tecnológica, dominada pelos países dos centrais da Europa e dos EUA. De tal consumo desordenado, não se levou em consideração os danos ambientais decorrentes. Diante desse cenário, um dos itens que representam o símbolo de liberdade, independência, de *status* social, o sonho de consumo de qualquer cidadão: o automóvel. Com as oportunidades que se abriram para aquisição do automóvel, consequentemente, as cidades tiveram sua estrutura modificada para atender essa nova demanda do consumo que cresce, assustadoramente, ano após ano.

Com o crescimento da urbanização, com a expansão territorial das grandes e médias cidades, o transporte particular (individual) passou a ser um problema sério nos dias atuais. Existe uma questão cultural pelo consumo e pelo individualismo, e isto tem elevado, consideravelmente, o número de automóveis em circulação. Com isso, todo o planejamento urbano tem como prioridade o transporte individual em detrimento dos transportes de uso coletivo. A saber, a cidade de São Paulo, umas das maiores metrópoles do Brasil e do mundo, tem o desafio de pensar uma política urbana que reflita e proponha, a curto e médio prazo, uma ação conjunta, em parceria com outras secretarias de governo e com as empresas privadas, no intuito de encontrar respostas para o caos urbanístico causado pela excessiva quantidade de automóveis particulares nas principais vias da cidade.

O tratamento do transporte urbano tornou-se algo relevante para a gestão pública das grandes cidades, uma vez que ele reflete, diretamente, na eficiência de um planejamento urbano. Ao mesmo tempo, o gestor público partilha de uma problemática: a necessidade de se pensar caminhos viáveis de mobilidade urbana, com medidas eficientes e sustentáveis. É preciso que o Estado cumpra com suas obrigações que estão traçadas na Constituição Federal, na legislação e nos tratados internacionais. O Plano de Mobilidade Urbana, aprovado pelo Decreto Nº 56.834/16, apresenta resultados positivos que já podem ser percebidos na redução de acidentes de trânsito em algo em torno de 20% entre 2014 e 2015, conforme dados da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET/SP.

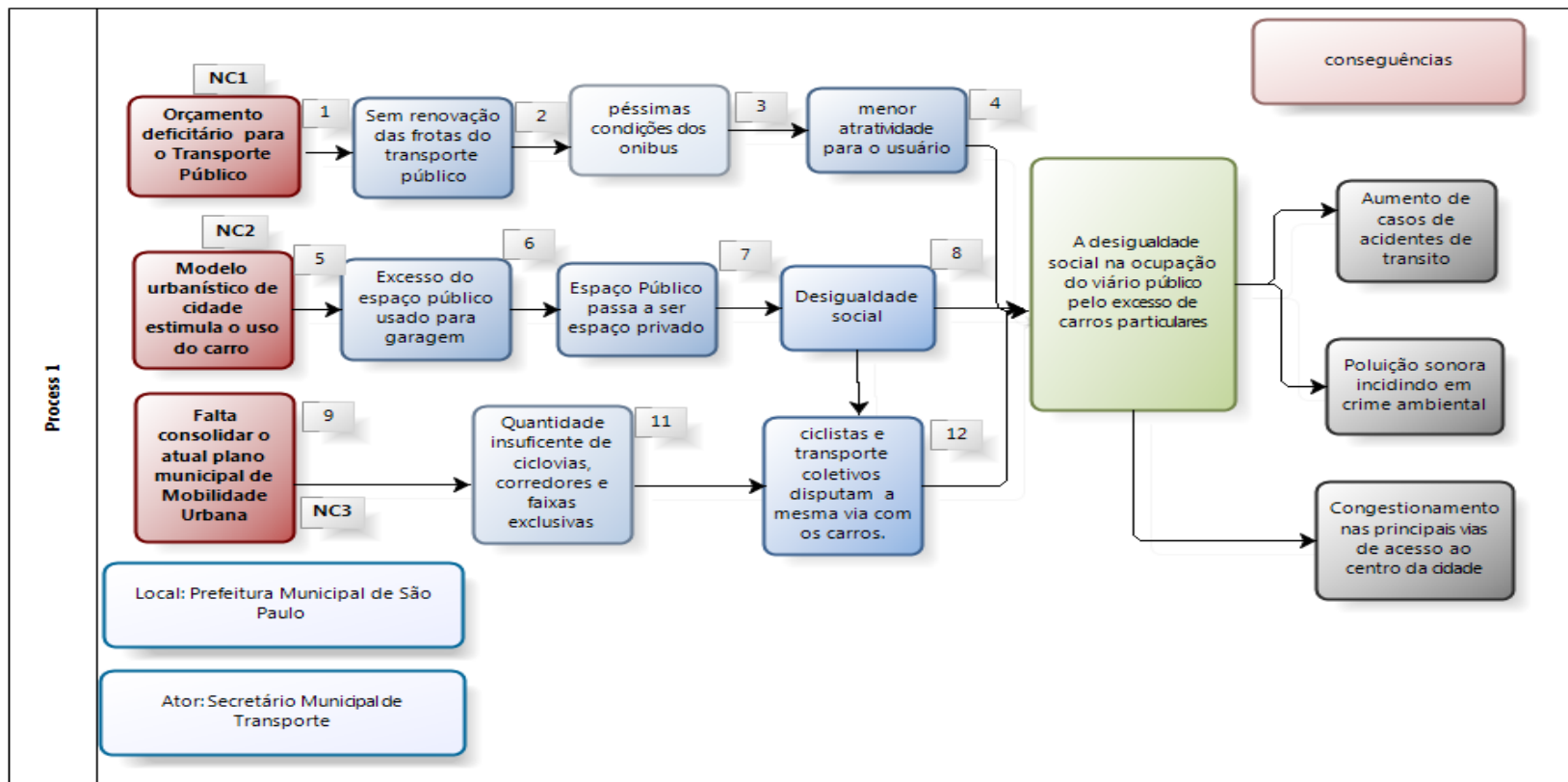
Evolução dos índices de mortes no trânsito no município de São Paulo

Acidentes de trânsito fatais em São Paulo Comparação com períodos anteriores			
Objeto da comparação	2014	2015	Var.
Número de mortes no trânsito em dezembro	99	88	-11,1%
Número anual de mortes	1249	992	-20,6%
Índice anual de mortes /10.000 veículos	1,58	1,22	-22,8%
Índice anual de mortes/100.000 hab.	10,47	8,26	-21,1%



O que isso indica? Indica que o planejar estrategicamente e de forma compartilhada com outros setores da sociedade civil organizada e secretarias é fator predominante para melhoria da condição de vida da população. Sem o qual, as ações viabilizadas tornam-se ineficazes no sentido de resolver a situação do trânsito nas cidades.

Fluxograma Explicativo



2. Comentários analítico-conceituais sobre nós explicativos.

2.1. Falta consolidar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Nos últimos anos, pensar a mobilidade urbana tem sido estratégico para os gestores públicos como forma de responder a situação do trânsito nas grandes cidades. O Governo Federal, por meio do Ministério das Cidades, optou em promover, com o conjunto dos gestores municipais, um plano comum que vise construir os planos municipais na perspectiva de boas práticas para tornar as cidades mais acessíveis, inclusivas e com trânsito seguro.

O Plano de Mobilidade de São Paulo – PlanMob/SP 2015 foi instituído pelo Decreto nº 56.834. O plano foi elaborado pela Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP, com apoio técnico da Secretaria Municipal de Transporte e das empresas públicas SPTrans e CET, em parceria com as demais secretarias municipais afeitas aos temas da mobilidade urbana, do desenvolvimento urbano e do parcelamento e uso do solo, notadamente a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. O Plano direciona para atender os seguintes princípios:

I - Democratização do espaço viário;

II - Garantia do abastecimento e circulação de bens e serviços;

III - Gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços;

IV - Incentivo ao desenvolvimento técnico;

V - Integração com a política de desenvolvimento urbano;

VI - Prioridade aos pedestres e aos modos não motorizados de transporte;

VII - Prioridade para o transporte público coletivo;

VIII - Mitigação dos custos ambientais, sociais e de saúde;

IX - Promoção do acesso aos serviços básicos;

X - Promoção do desenvolvimento sustentável;

XI - Qualificação do sistema de transporte coletivo.

Para responder à demanda do transporte coletivo, o Plano aborda:

I – A rede de corredores de ônibus;

II – O programa de novos corredores de ônibus;

III – O programa de faixas exclusivas de ônibus;

IV – O programa de novos terminais de integração;

V – As conexões e locais de transferência;

VI – O programa de operação controlada;

VII – A política tarifária e de bilhetagem;

VIII – O serviço de ônibus em rede, incluindo o calendário para implantação da:

a) Rede de Referência de Dia Útil e Sábado;

b) Rede de Domingo;

c) Rede da Madrugada;

d) Linhas de Reforço da Rede de Referência.

No Plano de Mobilidade Urbana da Cidade de São Paulo, as metas pretendidas em escala, de 2016 a 2030, seguem a seguinte ordem: Atualmente, temos 04 pontes e 02 viadutos com infraestrutura cicloviária implantadas, além de 200 km de estruturas cicloviárias implantadas; para 2016, prevê a implantação das estruturas cicloviárias em 09 pontes, 06 viadutos e 05 passarelas em rampa existentes. Construir 03 ciclopasseiras, implantar 40 km de ciclovias em corredores de transporte coletivo e implantar 220 km de estruturas cicloviárias na malha viária existente; para 2024, é prevista a implantação das estruturas cicloviárias em 02 pontes, 13 viadutos, 05 túneis sob trilhos, 10 passarelas em escada e 11 passarelas em rampa existentes, além de construir 09 ciclopasseiras e 04 pontes novas contemplando estruturas cicloviárias. Construir 01 passarela adequada com estrutura cicloviária e implantar 450 km de ciclovias em corredores de transporte coletivo, mais 400 km de estruturas cicloviárias na malha viária existente; por fim, a meta para 2030 prevê a estruturação de cicloviárias em 04 pontes, 11 viadutos, 03 túneis sob trilhos, 07 passarelas em escada e 16 passarelas em rampa existentes. Construir 01 ponte nova e adequar 04 passagens subterrâneas, contemplando estruturas cicloviárias, além de 50 km de ciclovias em corredores de transporte coletivo, e implantar 100 km de estruturas cicloviárias na malha viária existente.

Na ousadia de construir uma cidade moderna, a gestão atual da cidade de São Paulo foi considerada, pela consultoria Urban Systems¹, a que possui melhor mobilidade em todo país, em menos de 02 anos da aprovação do plano de mobilidade urbana.

A consolidação do Plano requer uma análise cuidadosa das correlações envolvendo o viário público, o transporte, a infraestrutura da cidade e o pedestre. São recorrentes as críticas recebidas pelos cidadãos que utilizam o automóvel particular como meio de deslocamento de casa para o trabalho. Os mesmos se sentem prejudicados nessa disputa do viário, os quais são vistos como os maiores responsáveis pela sangria do congestionamento das grandes vias, além da recorrência em infrações de trânsito, por ultrapassarem os limites da velocidade nas marginais, bem como utilizarem as faixas exclusivas dos ônibus. Eles criticam a falta de planejamento da Prefeitura para implantar as mudanças no trânsito, bem como a ausência de audiências públicas para escutar o principal interessado: o usuário. O artigo 20 do Decreto aponta que devem acontecer, a cada 4 anos, revisões do respectivo plano, as quais deverão ser precedidas da elaboração de diagnóstico e de prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana do Município.

Na Subseção II, artigos 13, 14 e 15, da Lei Nº 16.050/14, que aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor, é estabelecido que na macroárea de qualificação consolidada, de qualificação urbana e na Macroárea de redução da vulnerabilidade urbana haja maior controle de impacto dos adensamentos construtivos numa perspectiva social, desenvolvimentista e de mobilidade urbana. A forma integrada do plano urbanístico com o desenvolvimento social de uma cidade moderna será viável a partir de um Projeto de Intervenção Urbana, a ser elaborado de forma participativa, sob responsabilidade do Poder Público Municipal.

2.2. Modelo urbanístico da cidade estimula o uso do carro: uma cidade de lata

As cidades foram feitas para as pessoas. Os carros vieram depois e deformaram os espaços urbanos (Willian Cruz, cicloativista do Projeto “Vá de Bike”).

No Brasil é muito forte a cultura do automóvel e levará décadas para que ocorra a modificação desta mentalidade, principalmente entre os mais jovens. O conceito modernista de urbanização projetou as cidades com prédios com garagens e grandes vias para o uso do carro.

¹ Empresa especializada em análise de dados demográficos em mapas digitais, para dimensionamento e levantamento de tendências em mercados e cidades.

Entre os estudos da psicologia urbana acredita-se que a força e a velocidade inerentes ao uso do carro atraem ao consumo e potencializam no indivíduo a adoção por um comportamento irresponsável diante dos considerados mais frágeis, a saber, os pedestres.

A ideologia do carro sobrepõe ao interesse por alternativas de deslocamentos via transporte coletivo. Não obstante, o transporte coletivo é visto como alternativa para os mais pobres, os quais não terão condições para aquisição do automóvel particular. O engodo, no entanto, se deu com o alto consumo do carro popular que durante o governo Lula foi amplamente difundido, levando milhares de trabalhadores a adquirir a tão sonhada mercadoria de consumo e *status* pessoal. Voltando à situação do transporte público, o poder municipal analisa apenas do ponto de vista tarifário, deixando em segundo plano a questão da qualidade do atendimento ao usuário. Mesmo a tarifa não é algo pacificado, posta a reivindicação do “Movimento Passe Livre”, que requer liberação da catraca. Segundo Martin Genger (sociólogo urbano), a maioria dos debates sobre mobilidade trata de soluções tecnológicas, quando a inovação deve ser de ordem social. Ele analisa que o efeito dessa urbanização provoca na psique do indivíduo motorizado uma certa agressividade, sendo essa prática um sintoma e não uma causa diante dos efeitos colaterais de um trânsito caótico.

Até hoje não há um conceito de cidade consolidado. O conceito da mobilidade urbana caminha em direção à cidade aberta, com programas de revitalização das vias públicas como praças e parques. Seria uma forma de ocupar a cidade como forma de democratizar o espaço. No entanto, é preciso corrigir a distorção dos bairros para equilibrar a mobilidade urbana. Para isso, é necessário pensar o deslocamento do cidadão no sentido da correção nos investimentos nos bairros mais distantes do centro. Em vários bairros, não há o conceito de cidade consolidada, com poucos serviços públicos, onerando diretamente o cidadão. Segundo o Prefeito Haddad, 30% dos moradores dos bairros periféricos nunca frequentaram um cinema e se utilizaram dos serviços culturais gratuitos ofertados no centro da capital metropolitana de São Paulo. Por isso, vê com preocupação a falta de investimento público pelo território. Outro fator de correção compreende a distribuição dos investimentos privados. A proposta do plano diretor (atualmente aprovado sobre pressão e clamor dos movimentos por moradia) é sobrepor o mapa de desenvolvimento desejado com o mapa de oferta de transporte na cidade. Sem esse investimento, os bairros fora do espigão do centro financeiro e administrativo de São Paulo sofrerão com a falta de emprego, havendo um alto índice de pessoas que se deslocam diariamente do bairro para o centro, refletindo no congestionamento diário das vias públicas. Por fim, a reflexão a ser feita é sobre como adotar um equilíbrio, cujo pedestre é ator principal

no uso do viário. Seria pensar o viário para atender, primeiramente, o pedestre e depois, na ordem seguinte, o ciclista, o transporte público, o transporte de carga e, no final, o transporte individual motorizado. No entanto, o gestor público precisa lidar com esse drama do espaço disponível para atender a essa recomendação. A ciência moderna recomenda a necessidade da reforma viária, estabelecendo a ordem viária segundo as prioridades da Lei. O que fazer com essa diminuta malha viária? O desejável é aproximar-se de uma cidade aberta e moderna que mostra à sociedade a prioridade do governante sobre os meios de deslocamento no viário. Dessa forma, o governante dá sinais para a população que privilegia o transporte público como melhor caminho para deslocamento. O modelo urbanístico da cidade de São Paulo está na contramão de uma cidade sustentável, ao estabelecer que os públicos e privados tenham vagas de estacionamento. Tatto (2015), ao levantar os sucessivos planos e projetos sobre o transporte público em São Paulo, afirma que todos foram pensados a partir da ótica de quem prioriza os investimentos para canalizar o tráfego de carros particulares como principal meio de locomoção. O Prefeito Haddad se contrapõe ao modelo de planejamento que investe em viadutos, túneis e alargamentos das grandes avenidas, porque induzem à valorização do transporte individual e, conseqüentemente, agrava e não resolve o caos no trânsito. Nunca houve retração (diminuição) do congestionamento quando se optou por esses projetos. Segundo fontes da sua pesquisa de mestrado, “nos últimos anos, a melhoria de renda da população e a queda na qualidade dos serviços dos ônibus urbanos contribuíram para o aumento da frota circulante de automóveis. A consequência foi diminuição de espaço viário para o transporte público. Uma situação que gerou caos à mobilidade, considerando que automóveis possuem baixa eficiência energética, de transporte e ocupam espaço nas vias para estacionamento”.

A pergunta que se coloca é: O que faz o usuário (cidadão) optar pelo uso do carro? Além da tarifa cara, o transporte coletivo é caótico em termos de infraestrutura, como superlotação e péssimas condições das frotas e tempo prolongado de espera no ponto de ônibus. Agravante a isto, o congestionamento das vias de acesso dos bairros para o centro leva a uma demora maior para chegada ao destino, podendo acarretar, no trabalho, desconto pelo atraso ou demissão para o usuário. São 15 mil frotas em 126 km de corredor exclusivo para ônibus numa cidade com mais de 12 milhões de habitantes. Para atender a demanda real de usuários do transporte coletivo seria necessário 400 km de corredores exclusivos. Corredores exclusivos que utilizam apenas 4,5 km de um sistema viário que compreende em torno de 173.00 km de extensão.

Na cidade de São Paulo, aumentou-se a quilometragem das ciclovias, demonstrando para o cidadão que é possível trocar seu meio de transporte. No entanto, articulados com o

incentivo ao transporte público, há projetos importantes que impactam na mobilidade urbana, como a redução da velocidade nas grandes vias, corredores de ônibus e as ciclovias. Os investimentos públicos e privados ajudam a melhorar a mobilidade no sentido de dar segurança ao cidadão para que saia de casa para a rua com a garantia de que a cidade está sendo projetada pensando prioritariamente nesse cidadão. Um exemplo disso é a instalação de lâmpadas de LED ou a implantação de Wi-Fi nas praças públicas nos bairros.

2.3. Orçamento público deficitário para a recomposição do transporte público na cidade de São Paulo.

O Secretário Municipal dos Transportes, Gilmar Tatto, responsável por grande parte do projeto de mobilidade urbana, é taxativo em afirmar que a situação orçamentária alocada para o investimento no transporte público perpassa pelo redimensionamento do conceito do uso do espaço público. Para ele, quem usa esse espaço por mais tempo teria que pagar pela apropriação do viário como forma de democratizar o solo urbano, sobrepondo a lógica privatista da ocupação desse espaço por carro individual. O carro particular ocupa o viário sozinho, ao contrário de quem está no transporte público, que leva 40 a 50 pessoas. Portanto, o espaço está privatizado para quem tem mais poder aquisitivo. O projeto de mobilidade urbana ajuda nessa inversão, ao propor a divisão do viário a partir da priorização do usuário e não o contrário.

A situação a ser enfrentada é oferecer um transporte público atraente para grande parte dos usuários em contraposição ao uso do transporte individual. No entanto, ao falar de transporte público, os gestores municipais articulam melhoria do transporte com aumento da tarifa. O modelo vigente que subsidia o transporte público não alcança os custos da isenção aos idosos e estudantes e, imagina, se pensar na implantação da tarifa zero. Como proposta defendida pelos estudantes, os custos podem ser subsidiados pelas empresas, as quais deveriam repassar o montante do vale – transporte, de forma universal e independente se o funcionário faz uso do transporte público, uma vez que não usando, ele acaba adotando o carro particular, incidindo, diretamente, sobre o viário público. A alternativa se daria pelo aumento na arrecadação do orçamento para custos do transporte público. Além dos repasses em 100% do vale – transporte pelas empresas, essas podem arcar com os custos totais do transporte de seus trabalhadores.

As manifestações de junho de 2013 sucumbiram as instâncias governamentais para se repensar outra forma de investimento e custos sobre o transporte público que não onerasse o

contribuinte com menor renda. Nesse sentido, o governo municipal, por meio da Secretaria do Transporte, defende a proposta de taxar os proprietários de carros ao utilizar a via pública como estacionamento, tendo em vista que este proprietário onera o trânsito cuja prioridade seria para o transporte público e não o contrário. Outra fonte seria a municipalização da Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico (CIDE) dos combustíveis, criada pela Lei nº 10.336/2001, com o intuito de regular e equalizar o mercado interno de combustíveis no Brasil em função da recente abertura da comercialização de petróleo e seus derivados, com utilização dos recursos arrecadados (principalmente de gasolina e álcool que são utilizados pelo transporte individual) para financiar o Termo de Permissão de Uso - TPU. A PEC 159/2007 trata do assunto. A justificativa para tal medida é que o transporte individual motorizado causa muitas externalidades à sociedade e ao TPU, sobretudo em função dos congestionamentos que provocam aumento de custos nos serviços de ônibus urbanos, acidentes e poluição. Taxar a gasolina e o álcool com destinação dos recursos para financiamento do TPU seria uma forma de mitigar essas externalidades, aumentando a competitividade dos serviços públicos coletivos em relação ao transporte individual motorizado.

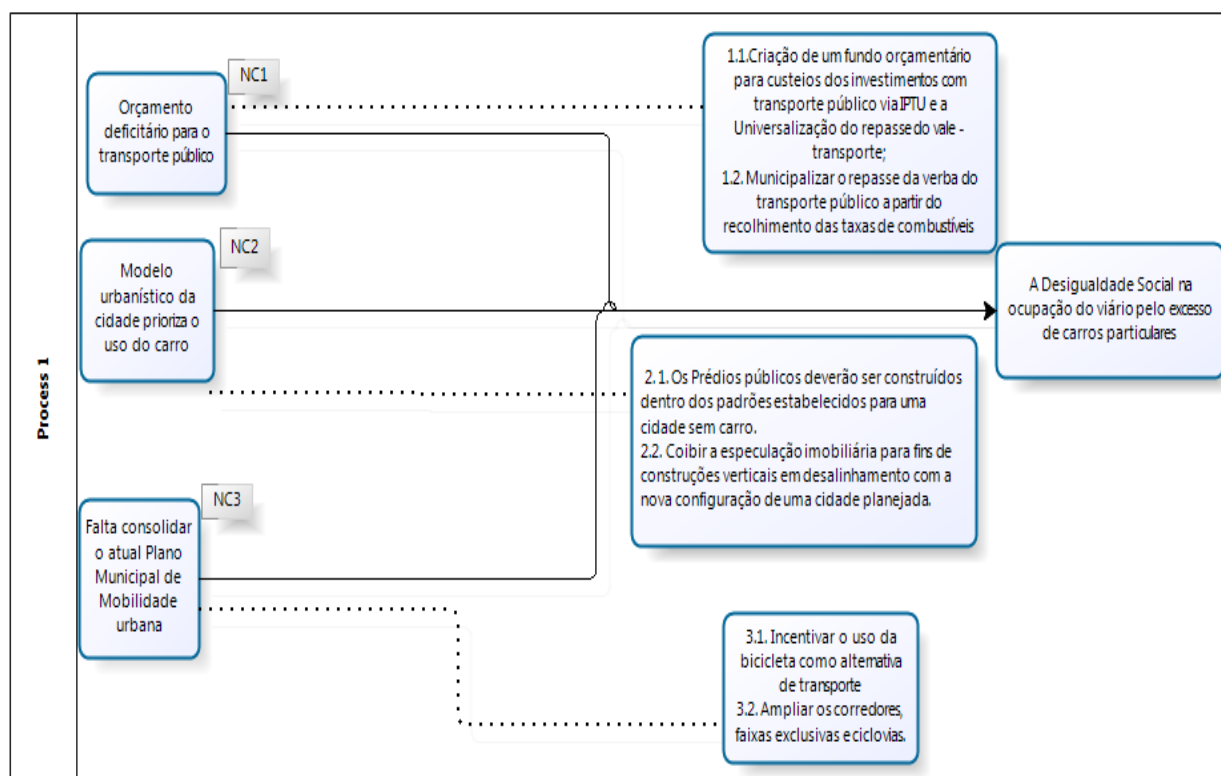
Para o engenheiro civil Lúcio Gregori, secretário de Transportes da gestão Luiza Erundina (1989-1993), a proposta das Secretarias são paliativas e não aprofundam o plano municipal para o transporte público. Ele é categórico em afirmar que “os subsídios não precisam ser arcados exclusivamente com impostos municipais, mas com a coparticipação de governos estaduais e federal, seja com empenho de recursos ou isenção de impostos” (Gregori, 2016). Seria uma disputa política em busca de ampliar a receita com outros entes da federação, fundo com composição. “Lúcio mostrou que é possível oferecer transporte gratuito nos ônibus através do investimento do dinheiro arrecadado com impostos e taxas. “Com o lixo, a iluminação pública e a pavimentação é assim”. Os estacionamentos sem cobrança são tarifa zero. Existe um monte de tarifa zero com subsídios escondidos, mas quando se fala disso ao transporte parece impossível”. A tarifa subsidiada é uma prioridade de governo que entra no bojo da receita recolhida através dos impostos sobre os produtos e serviços e como proposta de uma reforma urbana justa, democrática e inclusiva. A proposta sustentada pelo engenheiro é possível de ser executada, a exemplo do que é viabilizado na cidade de Tallin, na Estônia, Sidney, na Austrália, Changning, na China, Baltimore, nos EUA e Porto Reais e Agudos, ambos no Brasil. Todas essas cidades tiveram retorno positivo na questão da mobilidade urbana do ponto de vista da sustentabilidade, assim como atraíram maior investimento no setor do comércio, tendo em vista a mobilidade das pessoas nos fins de semana, gastando mais dinheiro no comércio e em

atividades culturais. Não é mais defensável, mas é a justificativa do governo que imputa aos usuários, principalmente os mais pobres, a conta resultante, o que seria o subsídio às avessas, segundo as declarações do assessor da Secretaria Municipal do Transporte Público de São Paulo, José Ricardo Motta Daibert (2014).

Não obstante, a cidade de São Paulo, desde 2013, radicalizou, significativamente, a qualidade do transporte público, mesmo com poucos recursos, conseguiu melhorar e popularizar o transporte para a juventude e para os idosos. No entanto, isso sozinho não resolve a questão da mobilidade urbana, há que se considerar outras políticas públicas traçadas pelo Plano Diretor da cidade, as quais refletem na questão do uso do espaço público. Como exemplos, os fechamentos de algumas ruas e avenidas para lazer dos pedestres, a iluminação das ruas e praças com lâmpadas LED nos bairros mais distantes do centro, a redução da velocidade como fator impactante na redução dos acidentes e dos congestionamentos das vias de acesso, entre outros.

Por fim, os impactos que cada ação terá sobre os nós – críticos serão perceptíveis pela sociedade e viáveis enquanto planejamento estratégico, a partir de uma atuação rigorosa do gestor municipal e da capacidade de articulação desse com os demais parceiros governamentais ou da sociedade civil. A consolidação do plano perpassa por mudança de mentalidade, de comportamento e de sociabilidade na convivência entre o homem e seu lócus. Serão necessárias respostas positivas como investimento e captação de recursos para ampliar a qualidade do transporte na cidade. Tais nós – críticos são exequíveis dentro da gestão pública, pois, com a aprovação do plano diretor (construído a partir do conceito de uma cidade aberta), a execução, em forma de ações e projetos, dependerá da parceria entre governo e sociedade civil. Ambos desejosos por uma cidade mais humana, menos violenta e voltada para a sustentabilidade.

3. Árvore do problema



3.1. PAINEL 1 - Árvore de problemas

Nó Crítico	Ações	Resultado das ações
NE 1 – Orçamento Deficitário para o Transporte Público.	1.1.Criação de um fundo orçamentário para custeios dos investimentos com transporte público via IPTU e a Universalização do repasse do vale - transporte; 1.2. Municipalizar o repasse da verba do transporte público a partir do recolhimento das taxas de combustíveis.	Subsidiar as tarifas de ônibus; Melhorar as condições do transporte públicos. Aumentar a frota.
NE 2 – Modelo urbanístico da Cidade prioriza o uso do carro.	2.1. Os Prédios públicos deverão ser construídos dentro dos padrões estabelecidos para uma cidade sem carro; 2.2. Coibir a especulação imobiliária para fins de construções verticais em desalinhamento com a nova configuração de uma cidade planejada;	Sensibilizar o cidadão para uma cidade sustentável. Diminuir a quantidade de carros particulares no viário público. Tornar menos atraente a aquisição de automóveis.
NE 3 – Falta consolidar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.	3.1. Incentivar o uso da bicicleta como alternativa de transporte 3.2. Ampliar os corredores, faixas exclusivas e ciclovias.	Tornar o viário público mais democrático. São Paulo, uma cidade sustentável e o O trânsito mais humano.

4. Plano de Ação

PAINEL 2.1

NC 1 – Orçamento Deficitário para custeio do transporte público

Ação	Tarefas	Recursos Necessários	Prazos (Meses)	Responsável
Criar o fundo orçamentário para custeio do transporte público via IPTU e a Universalização do Vale – Transporte.	Instituir o Imposto progressivo proporcional ao imóvel de maior valor. Recolhimento da taxa do vale – transporte aos empregadores, independente do empregado fazer uso do vale.	Servidores públicos.	48 meses	Prefeitura, Subprefeituras e Secretaria do transporte.
Municipalizar o repasse da verba do transporte público a partir do recolhimento das taxas de combustível.	Aprovar o Projeto – Lei do Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) no Plano Municipal.	Comissão de Estudo para elaboração e estudo.	48 meses	Prefeito de São Paulo, Câmara Municipal e Secretário dos Transporte.

PAINEL 2.2

NC 2 – Modelo urbanístico da cidade estimula o uso do carro

Ação	Tarefas	Recursos Necessários	Prazos (Meses)	Responsável
Os Prédios públicos deverão ser construídos dentro dos padrões estabelecidos para uma cidade sem carro.	Intensificar a fiscalização nas grandes construtoras.	Campanha publicitária nas mídias sociais	48 meses	Secretaria de Desenvolvimento Urbano Prefeitura Municipal Secretaria de Transporte Secretaria de Educação
Coibir a especulação imobiliária para fins de construções verticais e em desalinhamento com a nova configuração de uma cidade planejada	Intensificar a fiscalização das grandes construtoras. Autuar as construtoras que desrespeitem os princípios de uma cidade sustentável.	Ouvidoria e fiscais de rua	Contínuo	Secretaria de Desenvolvimento Urbano Secretaria de Serviços e Obras Subprefeituras Regionais

PAINEL 2.3

NC 3 – Eficácia do plano de mobilidade urbana

Ação	Tarefas	Recursos Necessários	Prazos (meses)	Responsável
Incentivar o uso da bicicleta como alternativa de transporte	Expandir a malha cicloviária.	Material técnico e o orçamentário advindo do fundo orçamentário.	48 meses	Secretaria de Desenvolvimento urbano e a de Transporte Companhia de Engenharia de Trafego.
Ampliar os corredores, faixas exclusivas e ciclovias	Aumentar as faixas exclusivas e corredores de ônibus nas principais vias de acesso.	Material técnico e o orçamentário advindo do repasse pela União e das multas de transito.	48 meses	Companhia de Engenharia e Trafego

5. Análise de Atores

PAINEL 3.1

Ação 1.1 - Criação de um fundo orçamentário para custeios dos investimentos com transporte público via IPTU e a Universalização do repasse do vale - transporte.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Prefeitura Municipal Secretaria das Finanças.	Orçamento	Sonegação	Ações positivas no trânsito	Não tendo resultados impactantes na melhoria do trânsito	Tornar mais transparente para a sociedade civil os atos do executivo.
Secretaria de Transporte	Planejamento e execução dos programas e projetos relacionados ao mapa da mobilidade urbana.	Resistência das empresas.	Prestação de conta e transparência na execução dos serviços.	Não tendo resultados impactantes na melhoria do trânsito	Veiculando nas mídias as ações positivas.

PAINEL 3.2

Ação 1.2 - Municipalizar o repasse da verba do transporte público a partir do recolhimento das taxas de combustíveis.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Prefeitura de São Paulo e Secretaria das Finanças	Recolhimento	Corrupção e adoção de práticas de trocas de favores	Denúncia e ações efetivas de punições aos servidores envolvidos.	Cultura da corrupção e a naturalização das práticas ilícitas	Campanha de esclarecimento sobre a importância de uma cidade planejada.
Secretaria do Transporte	Planejar as ações que incidem diretamente a partir da arrecadação.	Sonegação	Intensificando a fiscalização	Não coibir as práticas corruptíveis	Fortalecer o conselho Municipal do Transporte Público como fiscal e colaborador.

PAINEL 3.3

Ação 2.1 - Os Prédios públicos deverão ser construídos dentro dos padrões estabelecidos para uma cidade sem carro

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Secretaria de Desenvolvimento Urbano	Controle na execução do planejamento	Falta de fiscalização	Aumentar a fiscalização das obras.	Sendo tolerante com práticas de corrupção que envolvam servidores públicos.	Fortalecendo sua ação por meio do Conselho Municipal de Transporte e Transito
Subprefeituras Regionais	Fiscalização e emissão de alvará	Falta de fiscalização	Aumentar a fiscalização	Sendo tolerante com práticas de corrupção que envolvam servidores públicos.	Fortalecer o Conselho gestor como instrumento de participação da sociedade civil.

PAINEL 3.4

Ação 2.2 – Coibir a especulação imobiliária para fins de construções verticais em desalinhamento com a nova configuração de uma cidade planejada.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Secretaria do Desenvolvimento Urbano	Execução do Plano Diretor Estratégico	Falta de controle sobre os projetos urbanísticos.	Aumentar a fiscalização e controle.	Ser tolerante com práticas corruptas para emissão de alvará.	Fortalecer o Conselho Municipal de Política Urbana e o Conselho Municipal do meio – ambiente.
Subprefeituras Regionais	Autorização dos Alvarás e Fiscalização das obras.	Construções inapropriadas em áreas verdes ou nos encostos das represas.	Aumentar a fiscalização das obras.	Ser tolerante com práticas corruptas para emissão de alvará.	Fortalecer os Conselhos gestores da região.

PAINEL 3.5

Ação 3.1 - Incentivar o uso da bicicleta como alternativa de transporte.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Secretaria de Transporte	Ampliar as ciclovias	Campanha publicitária para aquisição do carro	Tornando mais acessíveis nos bairros e locais estratégicos de linha de metrô e trem.	Criando ciclovias em áreas que não articulam com as estações de metrô ou terminais de ônibus.	Campanha educativa sobre as vantagens do uso da bicicleta numa cidade grande.
Secretaria de Cultura e de esporte	Campanha educativa sobre meio – ambiente e saúde	Prevaler o imaginário do carro como status pessoal.	Incentivos de práticas nas praças e bairros em campanha pela vida saudável no planeta	Não adesão pelos educadores	Conselho escolar como colaboradores da Secretaria de Educação.

PAINEL 3.6

Ação 3.2 – Ampliar os corredores, faixas exclusivas e ciclovias.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Secretaria de Transporte	Plano de mobilidade urbana	Cultura do automóvel ainda muito forte no imaginário popular	Campanhas educativas e mobilização da população	Mentiras engendradas pela mídia	Palestras nas escolas e universidades para sensibilizar os mais jovens.
Companhia de Engenharia de Tráfego	Fiscalização	Recursos humanos limitados	Investimento em radar	Corrupção dos agentes e dos usuários	Tornando o cidadão no principal defensor da inversão da ordem de prioridade para uso do viário.
Secretaria de Serviços e Obras	Ruas abertas para o pedestre nos finais de semana e as de lazer nos bairros.	Recursos judiciais das empresas	Audiências públicas para tomadas de decisões	Pouca adesão	Conselho participativo nas audiências públicas.

6. Análise de Riscos e Fragilidades

PAINEL 4

Perguntas orientadoras:	Análise da equipe
As ações propostas para equacionar os Nós Críticos podem gerar efeitos indesejáveis (por exemplo: efeitos sociais ou ambientais)?	Existe uma ampla campanha ideológica pela grande mídia em criar no imaginário coletivo que tais mudanças sacrificam, atendem uma parte da população em detrimento de outra parcela da sociedade: o usuário do carro individual. Comumente, entre os usuários do carro, há uma visão fragmentada e totalmente individual sobre os aspectos que almejam mudanças a partir da mudança do comportamento de seus cidadãos.
Existem aspectos técnicos, jurídicos ou políticos nas ações propostas que podem resultar em efeitos negativos? Quais?	Sim. As faixas e corredores exclusivos para ônibus democratizaram o viário público para atender as necessidades coletivas e econômica da cidade. No entanto, é causador de constantes multas para o usuário desatento às placas que passam nos respectivos espaços reservados.
Qual o Principal ponto fraco do projeto? E o que pode ser feito para prevenir ou corrigir?	Ponto fraco são as péssimas condições dos ônibus, os quais desestimulam o usuário a buscar esse transporte como alternativa para não sair com o carro da garagem. A forma para prevenir é adequar os transportes nos padrões das cidades que ofertam não como última alternativa para os pobres.
O que pode ser feito para garantir e implementação das ações propostas?	Uma ampla campanha nas mídias sociais e audiências públicas para explicar ao cidadão o atual conceito de cidade aberta e sustentável. Pactuar com a Secretaria de Educação um acordo que celebre o projeto como temática curricular no sentido de educar as novas gerações para conviver de forma plural e sustentável.

<p>Os recursos disponíveis são suficientes para realizar o projeto?</p>	<p>Não. Por isso, a proposta é a da criação do fundo orçamentário para fomento das políticas públicas relacionadas a mobilidade urbana. Esse fundo, mais que necessário, seria semelhante ao do SUS e do FUNDEB educacional, os quais têm fomento subsidiário para dar conta da demanda populacional que busca atendimento nessas áreas.</p>
-------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7. Considerações Finais

Pensar no modelo de uma cidade na concepção de um grande projeto educador não é simples para ser realizado sob toque de mágica. Precisa-se educar toda uma geração que irá protagonizar no futuro a cidade desejável e equilibrada do ponto de vista da sustentabilidade. Em 2013, na gestão da Prefeita Martha Suplicy, a proposta de educação estava articulada com os mais recentes debates sobre a colocação do homem num mundo cada vez mais solitário, excludente e violento. É oportuna a retomada deste projeto pelo atual gestor municipal de São Paulo, considerando o viés educativo que precisa fortalecer-se nas escolas de educação básica (articulada ao currículo aberto) para a sustentação de uma cidade aberta, inclusiva e sustentável. Uma escola para a vida. Uma escola cidadã. No aporte dessa nova vivência educativa, a mobilidade urbana é necessária para inversão da lógica competitiva e do lucro capitalista. É pensar o homem como centro das políticas públicas. No plano da mobilidade, o pedestre não pode ser excluído em razão dos automóveis. No diálogo entre homem e mercadoria (carro) não pode o segundo sobrepor o primeiro, como foi constituído no planejamento da maioria das cidades.

A segunda meta a ser compreendida é a inversão dos valores sobre o uso do carro particular como meio de transporte. A superação do valor do carro particular pelo do transporte público impacta diretamente nos efeitos poluentes emitidos pelo monóxido de carbono, portanto, na qualidade do ar que se respira, o que irá refletir diretamente na saúde da população. Entre as diversas medidas que coadunam para uma cidade moderna, a redução da velocidade incide diretamente na emissão dos poluentes dos carros em circulação nas grandes vias. O transporte coletivo é a forma desejável que se contrapõe ao uso do carro. No entanto, o transporte coletivo ainda é precário e a tarifa cara para o contribuinte de baixa – renda. A Prefeitura de São Paulo criou diversas agendas dentro do conceito de mobilidade urbana que pudesse apresentar o transporte público como algo atraente para o cidadão. Entre as medidas, os corredores e faixas exclusivas foram de maior relevância nos últimos anos. Embora, ainda é deficitário em termos de quilometragem para atender os 12 milhões de habitantes. Outro fator, é a concepção de que transporte coletivo se deseja para atrair o público motorizado. Quando se pensa em transporte público, se articula como algo para atender uma gama de pessoas carentes. O transporte público precisa de uma qualidade necessária para o cidadão sentir-se bem ao adotar como modelo. Outro ponto nevrálgico para a administração pública é a dificuldade em apresentar a tarifa em custo menor ou zero. Ela precisa enfrentar o modelo empresarial dos cartéis das empresas de ônibus, que não abrem mão do lucro que o transporte coletivo lhes favorece. Parece plausível a ideia de criar um fundo orçamentário para subsidiar a gratuidade do transporte, assim como investir na melhoria e na ampliação da malha viária para o transporte de passageiros. Por fim, a radicalização da via pública para o pedestre em primeiro lugar, para o ciclista e transporte de passageiros em segundo e os demais, que pagarão caso não queiram abrir mão do modelo de transporte individual.

8. Referências bibliográficas

BRASIL. Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016- Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP, 2015.

_____. **Lei nº 16050.** Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. 2014.

GEGNER, Martin. **O Brasileiro e o seu ego-carro: Uma visão sociológica europeia sobre o ato de dirigir em um “país do futuro”**, 2011.

IPEA. **Nota Técnica nº 9.** O Uso da CIDE Para Custeio do Transporte Público Urbano (TPU), 2016.

PAETZOLD, Ophélia. **Educação e Cidadania na Perspectiva da Cidade Educadora.** Unirevista – Vol. 1, nº 2: 2006.

Entrevista concedida pelo Engenheiro Lúcio Gregori para o Programa da TV Brasil sobre a gratuidade no-transporte-público, janeiro de 2016.

Proposta de Emenda à constituição, nº 307/2013.

STEVENS, Leandro. **A Relação entre o Público e o Privado no Consumo do Automóvel.** UFRGS, 2013.

TATTO, Gilmar Augustinho. **Mobilidade Urbana em São Paulo: Aplicação de Soluções Imediatas e Eficazes.** São Paulo, 2015.

TAKEMOTO, Walter. **Tarifa, mobilidade e exclusão social.** Coleções O que Saber. Fundação Perseu Abramo. São Paulo, 2014.

Apêndices

Ciclovias implantadas (km)

Período	Ciclovias implantadas (km)	Valor do Indicador
2014	142,10	142,10
2013	2,80	2,80
2012	12,50	12,50

Fonte: <http://observasampa.prefeitura.sp.gov.br>

Entretanto, é necessário pensar, igualmente, em demandas deficitárias como a do corredor de ônibus que mantém os mesmos índices de 2012.

Corredores exclusivos de ônibus (km)

Período	Corredores exclusivos de ônibus (km)	Valor do Indicador
2014	119,30	119,30
2013	119,30	119,30
2012	119,30	119,30

Fonte: <http://observasampa.prefeitura.sp.gov.br>

Estatísticas de veículos novos, de transferências e por tipo de veículo para o ano de 2016.

Legenda:

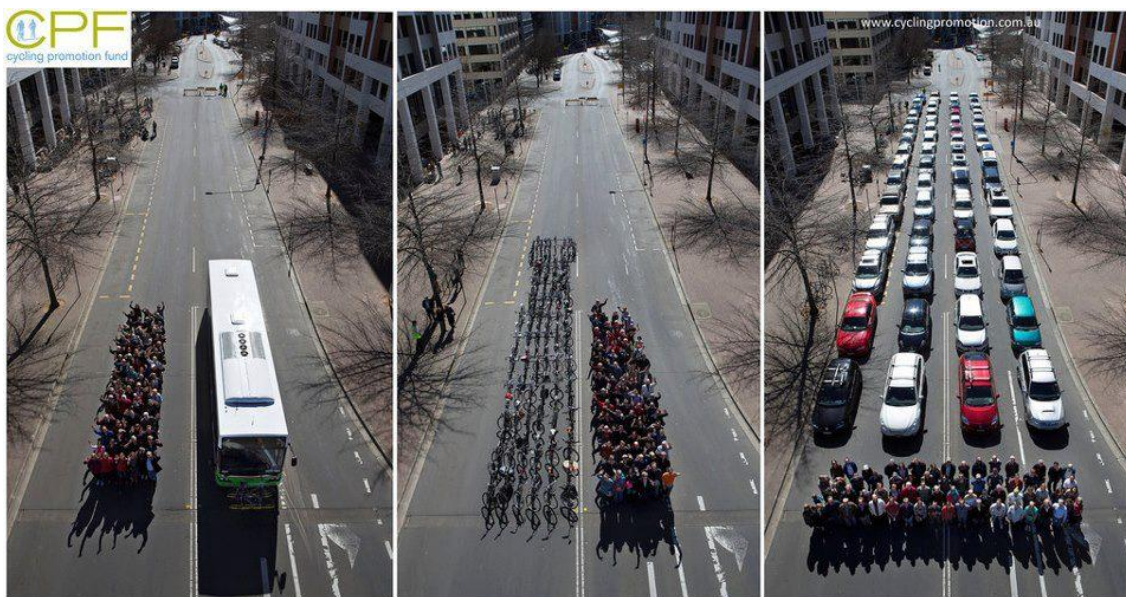
- Coluna 1:** ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo e quadriciclo
- Coluna 2:** micro-ônibus, camioneta, caminhonete e utilitário
- Coluna 3:** automóvel
- Coluna 4:** ônibus
- Coluna 5:** caminhão
- Coluna 6:** reboque e semirreboque
- Coluna 7:** outros (caminhão-trator, trator de rodas, trator de esteiras, trator misto, chassi/plataforma, sidecar, motor-casa).

2016

Abril 2016

	1	2	3	4	5	6	7	Total
Capita	1.095.65	997.837	5.835.595	45.937	160.80	86.443	7.346	8.229.
1	8				1			617

Fonte: Detran/SP



60 passageiros
e um ônibus

60 ciclistas
e suas bicicletas

60 motoristas
e seus carros

Fonte: Imagem capturada do vídeo do projeto apresentado na câmara da cidade de Matão.