

## **Documento-base – manifesto Dia Mundial sem Carro 2012**

11,25 milhões de habitantes, mais de 7 milhões de veículos, congestionamentos, poluição do ar crônica e milhares de vítimas do trânsito. Maior cidade da América Latina, São Paulo enfrenta um caos nos seus sistemas de mobilidade à altura de seu tamanho e de sua dimensão socioeconômica. Parte dessa situação decorre de um processo histórico de políticas públicas orientadas para a fluidez do transporte individual e falta de planejamento integrado da mobilidade urbana; e de investimentos insuficientes no transporte público e de não motorizados.

No nível nacional, as diretrizes gerais para o desenvolvimento urbano, incluindo os transportes, estabelecidas pelo Estatuto das Cidades, editado em 2001, e pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, promulgada em janeiro de 2012, explicitam a obrigatoriedade do planejamento transparente e democrático da mobilidade urbana. Ambos os marcos legais exigem do governo municipal a elaboração de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana, como elemento integrante do Plano Diretor.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é mais detalhada e prescreve como orientação elementar dos planos municipais de mobilidade urbana a priorização do transporte público e dos modais não motorizados. Também explicita como diretrizes a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade e a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

No nível estadual, o governo do Estado de São Paulo conta com o PITU – Plano Integrado de Transporte Urbano – documento que sistematiza as diretrizes do governo estadual para a mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo. Dado seu caráter metropolitano, o PITU foca no planejamento dos eixos estruturais de transporte, notadamente o metrô, o trem metropolitano e os corredores expressos de ônibus intermunicipais. Mas ele não aborda a mobilidade de caráter estritamente local da cidade.

No nível local, o Município de São Paulo conta com uma série de normas legais, que no seu conjunto, torna clara a orientação que o governo deve seguir quanto à mobilidade urbana, podendo-se citar como exemplos:

- O Plano Diretor do Município de São Paulo, norma matriz a dar a diretriz básica de desenvolvimento da cidade, estabelece- a priorização do transporte público, a melhoria das condições de circulação dos pedestres, a ordenação do espaço viário de modo a priorizar o transporte público, o desestímulo ao uso do transporte individual como parâmetro da função social da propriedade urbana, dentre outros;

- A lei 13.241/2001, que dispõe sobre o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros de São Paulo, dentre outras regras, explicita a obrigação de prioridade do transporte público sobre o individual, da integração intermodal e da redução das diversas formas de poluição oriunda dos sistemas de transporte;
- As leis 10.908/1990, 10.907/1990 e 14.266/2007, que incorporam a bicicleta como meio de transporte no município, seja instituindo as bases de um sistema cicloviário na cidade, seja exigindo a construção de uma infraestrutura básica (bicicletários, ciclorotas, ciclofaixas e ciclovias, etc.);
- A lei 13.885/2004, o Decreto 45.904/2005, que especificam as orientações sobre a construção e a manutenção de calçadas;
- A lei 14.933/2009, que institui a Política Municipal de Mudanças Climáticas e, a partir dela, reconhece o papel do setor de transportes para as emissões de gases de efeito estufa e, por conta disso, recomenda a internalização da mudança do clima no planejamento da mobilidade urbana;
- Emenda 30 à Lei Orgânica do Município de São Paulo, segundo a qual o prefeito fica obrigado a apresentar um plano de metas, que conterà como prioridades: as ações estratégicas, os indicadores e metas quantitativas para cada um dos setores da Administração Pública Municipal, Subprefeituras e Distritos da cidade, observando, no mínimo, as diretrizes de sua campanha eleitoral e os objetivos, as diretrizes, as ações estratégicas e as demais normas da lei do Plano Diretor Estratégico.

**Apesar de inúmeras diretrizes existentes para a ordenação da mobilidade urbana local, as ações apontam outros caminhos.**

No caso da Emenda 30, por exemplo, ao se tomar as metas adotadas pela atual gestão municipal como parâmetro para avaliar as ações públicas locais em mobilidade urbana, constata-se seu descumprimento, o que contradiz as orientações dadas pela legislação. Para se ter uma ideia, algumas informações obtidas junto ao Programa de Metas da Cidade de São Paulo (<http://www.agenda2012.com.br/>):

- Dos 10 terminais de ônibus que deveriam ser requalificados, mais da metade ainda se encontra na fase de licitação ou de contratação;
- A meta de ter 66 km de corredores de ônibus construídos não será atingida, pois nenhum dos projetos previstos passou da fase de edital de contratação;
- Dos 38 km de corredores de ônibus a serem requalificados, 28 km ainda não passaram da etapa de edital de obras.

***Se São Paulo já conta com diretrizes para uma mobilidade urbana inclusiva e sustentável, o que está faltando?***

**O cumprimento da legislação em vigor**, o que compreende a implantação de um conjunto de medidas integradas e coordenadas para promover maior participação do transporte público e não motorizado no conjunto de deslocamentos da população, tais como:

**Ações para retirar o transporte coletivo por ônibus do congestionamento provocado pelo excesso de automóveis particulares transitando nas vias públicas:** a implantação de mais faixas e corredores exclusivos de ônibus para dar maior velocidade ao sistema de transporte público, aumentando sua atratividade.

**Expansão da rede de metrô:** é necessário ampliar os investimentos na expansão e criação de novas linhas de metrô, integradas ao sistema de transporte por ônibus.

**Implantação de uma rede cicloviária:** São Paulo é uma das únicas grandes cidades do mundo que não possui uma rede cicloviária que proporcione viagens integradas com o transporte coletivo.

**Participação popular:** Eleição e o funcionamento efetivo do Conselho Municipal de Transportes.

**Transparência:** Tornar públicas, transparentes e abertas todas as informações da administração municipal, os indicadores da cidade e os dados orçamentários.

#### **Planejamento da mobilidade transformador, transparente e participativo.**

O Município de São Paulo não conta com um Plano de Mobilidade Urbana, apesar de este ser exigido pela legislação pátria desde 2001 e pelo Plano Diretor da Cidade desde 2002.

São Paulo precisa de transparência. Transparência quanto ao planejamento de curto, médio e longo prazo para a mobilidade urbana e transparência quanto ao processo de construção desse planejamento e quanto aos mecanismos que permitem ao cidadão acompanhar a sua implementação.

Só assim será possível de fato identificar se e em que medida as diretrizes já existentes para a mobilidade urbana na cidade estão sendo cumpridas.

Um primeiro passo neste sentido é a elaboração, de forma participativa e democrática, de um plano municipal de mobilidade urbana. Isso significa mais do que um plano viário ou de expansão do transporte público. Este plano deve ser o resultado de um amplo processo participativo de planejamento, que torna transparente e objetiva a orientação de curto, médio e longo prazos a ser dada ao município quanto a todos os elementos da mobilidade urbana – infraestrutura, serviços de transporte e suas relações com o planejamento do uso e ocupação do solo e com o meio ambiente urbano. Em outras palavras, é preciso construir um plano compatível com as diretrizes presentes na legislação nacional, estadual e municipal.

**Daí porque não basta um plano de mobilidade que repita as diretrizes já previstas na legislação. É preciso que tais diretrizes sejam traduzidas em metas e indicadores claros e objetivos, que contemplem o aumento da participação e da melhoria do transporte público e dos modais não motorizados, particularmente quanto à infraestrutura para pedestres e bicicletas, bem como a redução de emissões de poluentes e de gases de efeito estufa.**