

Boletim N°

6

OUTUBRO 2014

Mobilidade Urbana

 **BSERVATÓRIO**
Cidadão
DE PIRACICABA

www.observatoriopiracicaba.org.br

NESSE BOLETIM VOCÊ ENCONTRA
INDICADORES, INFORMAÇÕES E
ANÁLISES SOBRE A MOBILIDADE URBANA
EM PIRACICABA



Mobilidade Urbana e as Cidades

A mobilidade é um dos principais desafios da maior parte das cidades médias e grandes de todo o mundo. No Brasil, políticas públicas de mobilidade voltadas prioritariamente ao uso individual do automóvel, a baixa qualidade do transporte público e a falta de estrutura para outros tipos de transporte agravam cada vez mais a questão. O uso excessivo do automóvel causa uma série de prejuízos à sociedade e ao meio ambiente como: tempo perdido em deslocamentos, stress, problemas respiratórios, poluição sonora, emissão de gases do efeito estufa, dentre outros.

É preciso repensar as prioridades para a mobilidade urbana. As cidades do mundo que resolveram este desafio implementaram políticas públicas consistentes direcionadas ao transporte coletivo e

não motorizado e ao desestímulo do uso cotidiano e individual do automóvel. A política para o transporte público deve estar orientada para o conforto, rapidez e baixo custo. Um sistema viário adequado para bicicletas e campanhas de incentivo ao seu uso, certamente trarão mais ciclistas para as ruas desafogando o trânsito com um transporte que não polui. A mobilidade urbana deve também contemplar todos os tipos de deficiência, tendo a acessibilidade como eixo norteador.

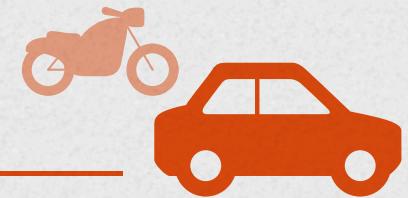
O que o Observatório avalia?

O Observatório elaborou um conjunto de 7 indicadores de mobilidade urbana de Piracicaba, relacionados aos seguintes temas: ciclovias e ciclofaixas, frota de veículos, violência no trânsito e transporte coletivo. As discussões sobre mobilidade abrangem diversos aspectos, portanto não pretendemos esgotar a discussão do tema, mas sim contribuir com a reflexão e o debate sobre esse importante desafio para a qualidade de vida e a sustentabilidade do município.

O Boletim

Esse Boletim apresenta os indicadores e análises sobre a mobilidade de Piracicaba, comparando-os sempre que possível com valores de outras cidades e do Estado de São Paulo. Além disso, cada tema foi comentado por especialistas que gentilmente colaboraram com a elaboração desse documento.

FROTA DE VEÍCULOS



Número de Automóveis por cem habitantes

Informação do Indicador

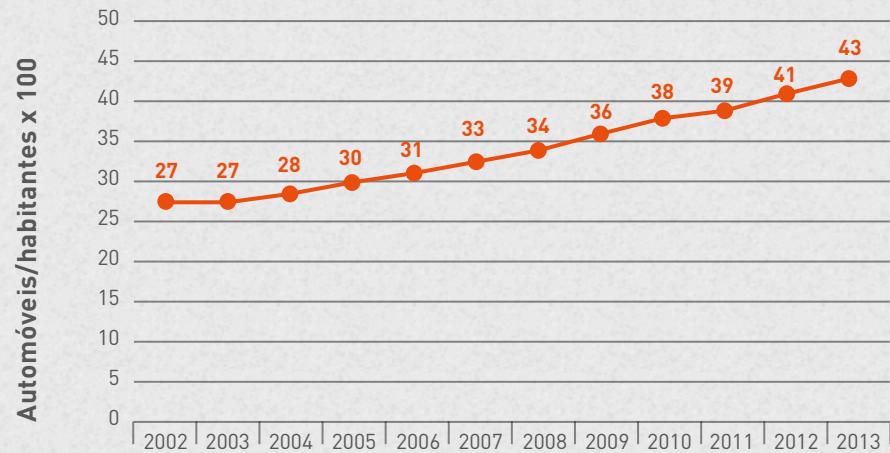
Total de automóveis registrados no município, dividido pelo número de habitantes e multiplicado por cem

Unidade de medida

Numérico

Fonte

Denatran



Automóveis por 100 habitantes (2013)

Estado de São Paulo	37
Campinas	51
Sorocaba	44
Americana	45
Piracicaba	43

Entre 2002 e 2013 houve um crescimento constante do número de automóveis por cem habitantes no município. No período, esse índice passou de 27 para 43, um incremento de 59%.

Piracicaba apresentou em 2013 o índice de 43 automóveis por cem habitantes, valor superior ao estadual, que foi de 37 automóveis por cem habitantes, mas inferior a cidades como Campinas, Sorocaba e Americana.

Número de Motocicletas por cem habitantes

Informação do Indicador

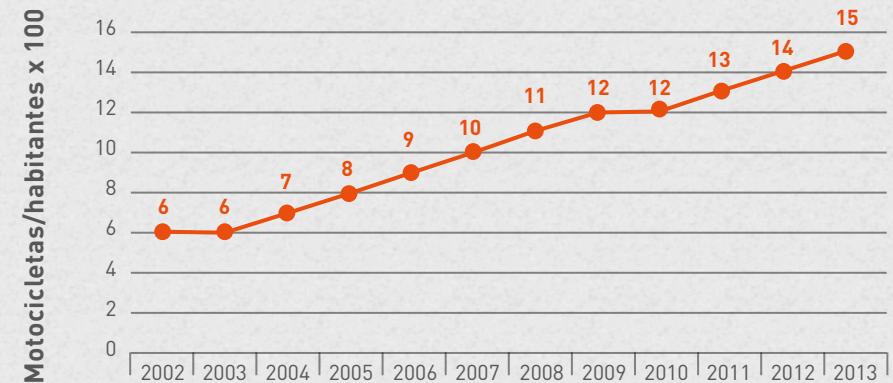
Total de motocicletas registradas no município, inclusive motonetas, dividido pelo número de habitantes e multiplicado por cem

Unidade de medida

Numérico

Fonte

Denatran



Motocicletas por 100 habitantes (2013)

Estado de São Paulo	11
Campinas	11
Sorocaba	13
Americana	14
Piracicaba	15

Entre 2002 e 2013 houve um crescimento constante do número de motocicletas por cem habitantes no município, passando de 6 para 15, um aumento de 150%. Esse crescimento foi significativamente superior ao observado no número de automóveis.

O valor de 2013 foi superior ao Estadual, de 11 motocicletas para cada 100 habitantes, bem como de outros municípios como Campinas, Sorocaba e Americana.



PROF. DR. ENÉAS RENTE FERREIRA (UNESP - RIO CLARO)

Geógrafo, Doutor em Engenharia de Transportes pela USP, Professor Adjunto da UNESP - Campus Rio Claro, no Departamento de Geografia. Tem experiência na área de Geografia Humana, com ênfase em Planejamento em Transportes urbanos e intermunicipal.



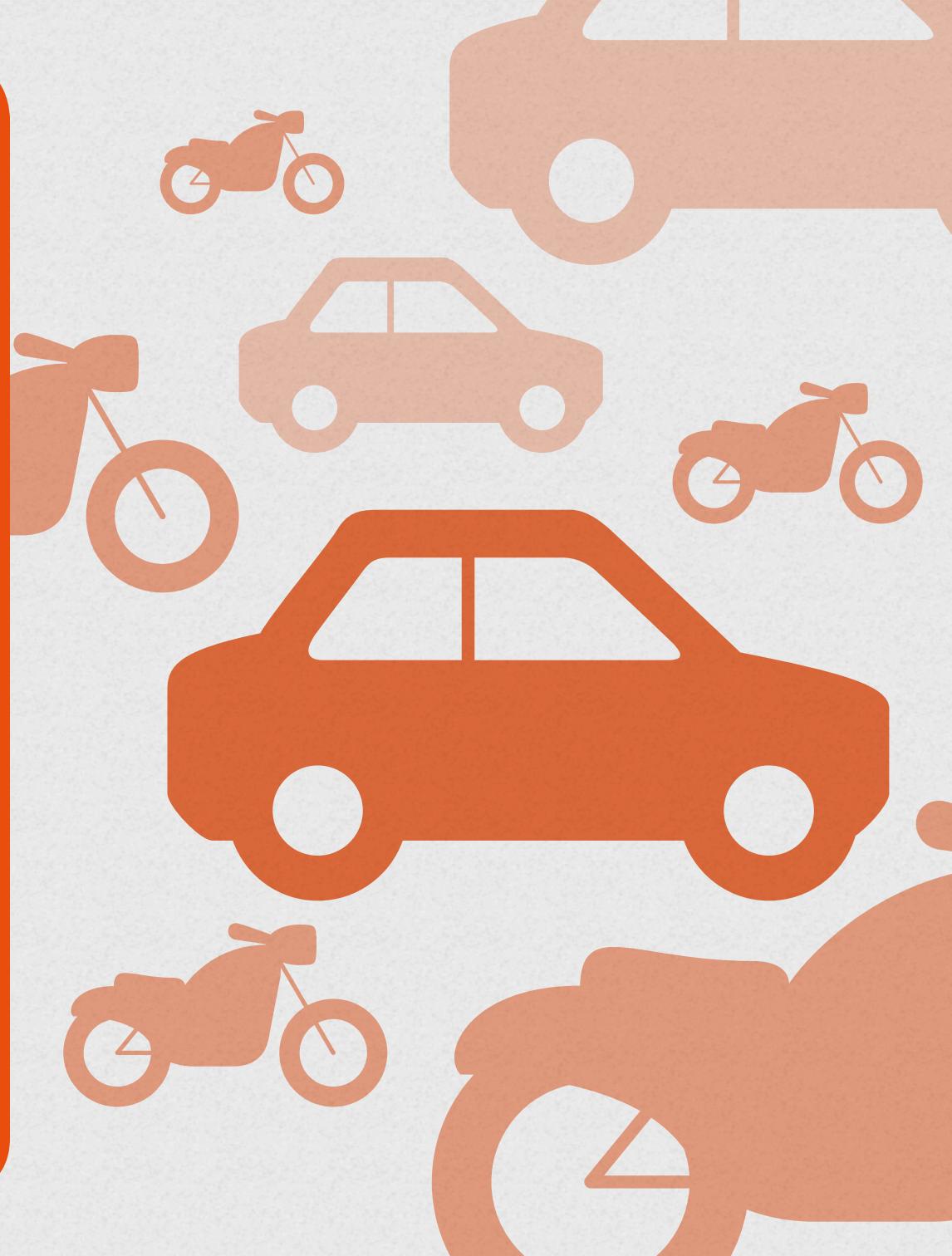
O grande aumento do número de veículos, tem a ver com a política do Governo Federal em favorecer a indústria automobilística em detrimento do transporte coletivo. Frequentemente, inclusive agora, existe uma série de incentivos para quem compra o veículo ZERO. Quem sofre com isso são as cidades, pois não estão preparadas para receber grande número de veículos. Acaba acontecendo como em Piracicaba onde investimentos que poderiam ser empregados no social, são destinados à construção de viadutos, no qual ciclistas e pedestres não podem trafegar.

Quanto ao número de motocicletas, o mais importante, além do significativo aumento ocorrido no município de Piracicaba, são exatamente os riscos que eles correm ao utilizarem essa modalidade de veículo. A necessidade de viagens rápidas, entregas, disk remédio, pizza, etc., e o tráfego em conjunto com automóveis, ônibus e caminhões, fazem com que a parte mais "fraca" seja o motociclista.

Uma cidade como Piracicaba conta com aproximadamente 40 resgates de emergência ao dia somente para atender ao motociclista. Tudo isso tem um custo hospitalar de grande monta, famílias são privadas do convívio de seus entes queridos parcialmente ou definitivamente, invalidez permanente, horas de trabalhos perdidas, etc.

Trabalharemos todos para um transporte mais humano.

Pense nisso!



CICLOVIAS E CICLOFAIXAS



MIRIAN ROTHER

Doutoranda em Ecologia Aplicada pelo Programa de Pós-Graduação Interunidades – ESALQ/CENA/USP, na linha de pesquisa Ambiente e Sociedade, onde pesquisa o tema mobilidade urbana, com foco na prática do ciclismo utilitário em Piracicaba.



Como se diz popularmente, “os números falam por sí só”: continua existindo em Piracicaba, por parte de gestores públicos e técnicos, um imenso descaso pelo ciclismo utilitário (uso da bicicleta como meio de transporte, e não para fins de esporte ou lazer) na cidade. São três gestões que vem ignorando sistematicamente a crescente demanda por infraestrutura para tornar a prática do ciclismo utilitário viável e segura. Mais que isso, são gestões que vem se negando a dialogar com a população sobre a viabilidade da realização das intervenções urbanas locais necessárias e imediatas, muitas delas, de baixíssimo custo, que pudessem se apresentar como soluções.

Estas gestões justificam-se sempre nos velhos argumentos da ascensão da classe média brasileira, cujo sonho de consumo seria a propriedade de um automóvel, mas que consome grande parte de sua renda com prestações altas, juros abusivos, impostos e combustível; o relevo acidentado da cidade, desconsiderando que esta possui várias avenidas em divisores de água e fundos de vale, ideais para a construção de ciclovias e ciclofaixas por serem praticamente planas; e a não adoção de meios de integração de modais de transporte, como a bicicleta e o ônibus.

Podemos dizer que se trata de uma antiga visão rodoviarista de mobilidade urbana, que despreza os preceitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana – (Lei Federal nº 12.587/2012), ferindo seus princípios mais básicos, como o de “proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transportes, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.”

Extensão da rede de Ciclovias e Ciclofaixas

Informação do Indicador

Extensão total, em quilômetros, das ciclovias e ciclofaixas existentes no município.

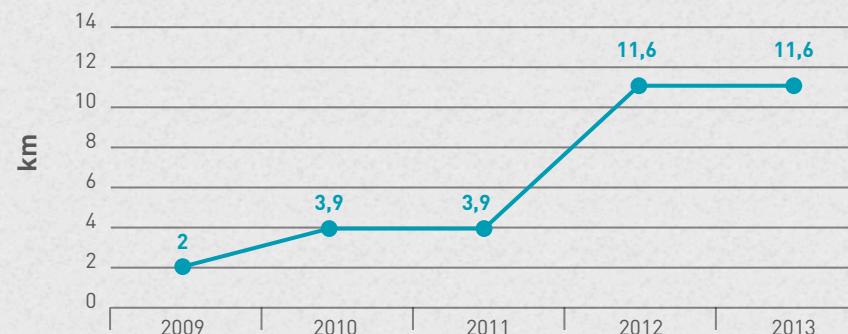
Unidade de medida

Quilômetros (Km)

Fonte

Prefeitura (Semuttran e Sedema)

** Não foram contabilizadas as ciclovias e as ciclofaixas localizadas no interior de parques e áreas de lazer, como as ciclovias do Parque Santa Terezinha e da Estação da Paulista.*



Extensão da rede cicloviária (2013)

Sorocaba	115 km
Campinas	27 km
Rio Claro	20 km
Piracicaba	11,6 km

Entre 2009 e 2013 houve um aumento de quase 10 km na extensão da rede de ciclovias e ciclofaixas. O aumento maior se deu entre 2011 e 2012, quando a rede aumentou em 7,7 km. No entanto, entre 2012 e 2013 não houve aumento da rede.

Comparando-se com outras cidades, a rede cicloviária de Piracicaba ainda é pequena. Sorocaba possui 115 km, e Rio Claro, cidade de menor porte, possui uma rede de 20 km.

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO



Número de Acidentes de Trânsito por mil habitantes

Informação do Indicador

Total de acidentes de trânsito, com e sem vítimas, envolvendo qualquer veículo, registrados anualmente no município para cada mil habitantes.

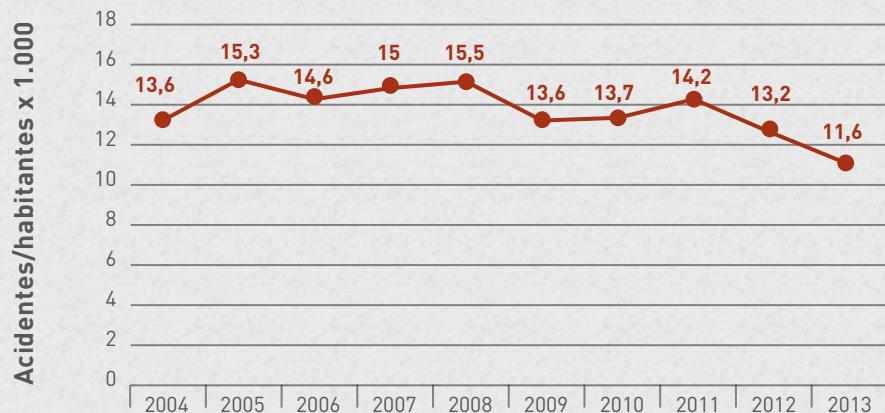
Fonte

Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes

** Não estão incluídos os acidentes registrados online pelo cidadão.*

Unidade de medida

Numérico



Entre 2004 e 2013, Piracicaba apresentou uma tendência geral de queda no número relativo de acidentes de trânsito, passando de 13,6 para 11,6 acidentes por mil habitantes (redução de 15%).

Entre 2004 e 2008, houve uma tendência de alta e entre 2008 e 2013, uma tendência de queda. O ano de 2013 registrou o menor valor da série.

Acidentes com Motocicletas por mil habitantes

Informação do Indicador

Total de acidentes de trânsito, com e sem vítimas, envolvendo apenas motocicletas, registrados anualmente no município para cada mil habitantes.

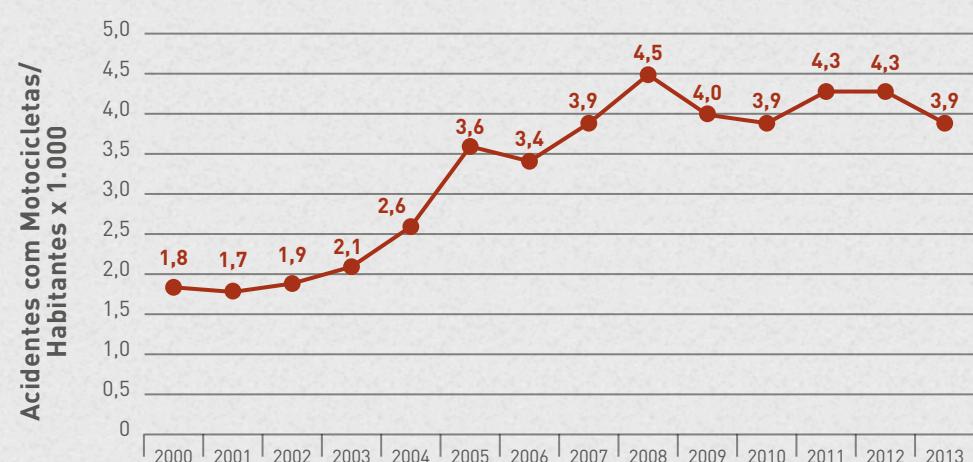
Fonte

Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes

** Não estão incluídos os acidentes registrados online pelo cidadão.*

Unidade de medida

Numérico



A taxa de acidentes com motocicletas teve um forte crescimento no período analisado. Apresentou um incremento total de 116% entre 2000 e 2013, passando de 1,8 para 3,9 acidentes por mil habitantes. No entanto, entre 2012 e 2013, observou-se uma ligeira queda de 9% no índice.



PROF. DR. ROBERTO BRAGA (UNESP – RIO CLARO)

Professor do Departamento de Planejamento Territorial e Geoprocessamento da UNESP/Campus de Rio Claro, onde coordena o Laboratório de Planejamento Municipal. Doutor em Geografia Humana pela USP e Livre-Docente em Planejamento Urbano e Regional pela UNESP.



Os dados sobre acidentes de trânsito em Piracicaba revelam um problema que vem se agravando na maioria das cidades: o grande aumento de acidentes envolvendo motocicletas. Esses dados estão ligados principalmente ao crescimento muito grande da frota de ciclomotores. Mas o crescimento dos acidentes com motocicletas é duplamente preocupante, pois esse tipo de evento tende a trazer consequências mais graves. Em 2012, 55% das internações por acidente de trânsito no SUS corresponderam a motociclistas. Em 2011, 34% das mortes em acidentes de trânsito no Brasil corresponderam a motociclistas e a taxa de mortalidade no trânsito dos motociclistas já superou a dos pedestres. No Estado de São Paulo, de cada 10 leitos de UTI na rede pública, 6 são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito, dos quais 4 por motociclistas.

A situação é alarmante e são necessárias medidas urgentes do poder público para minimizá-la. A resolução do problema passa primeiramente por uma melhoria geral da mobilidade, sobretudo pela melhoria da qualidade do transporte público, pois a motocicleta é hoje a opção da população mais pobre, face aos problemas do transporte coletivo, em geral caro e pouco eficiente. Outro foco seria uma regulamentação mais eficiente do uso profissional da motocicleta, que é hoje uma alternativa importante de trabalho para o jovem de baixa renda. É necessário também uma fiscalização mais efetiva, pois a maior parte dos acidentes envolve consumo de álcool e excesso de velocidade. Por fim, mas não menos importante, a educação para o trânsito que deve ser intensificada e ter programas específicos e permanentes para o motociclista.



TRANSPORTE COLETIVO



Evolução da tarifa do transporte coletivo urbano

Informação do Indicador

Tarifa praticada no transporte coletivo urbano de Piracicaba.

Fonte

Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes

Unidade de medida

Real (R\$)

*Os valores estão corrigidos pelo IPCA, com base no mês de dezembro de 2013. O ano de 2013 apresenta dois valores pois a tarifa sofreu dois reajustes nesse ano.



Tarifa de ônibus (2014)

Sorocaba	R\$ 3,35
Campinas	R\$ 3,30
São Paulo	R\$ 3,00
Piracicaba	R\$ 2,95
Rio Claro	R\$ 2,90
Americana	R\$ 2,70
Curitiba	R\$ 2,70
Belo Horizonte	R\$ 2,65

O preço da tarifa de ônibus em Piracicaba teve uma tendência de alta no período observado. Considerando os valores corrigidos monetariamente, entre 2000 e 2014, a tarifa subiu 29%. O valor da tarifa é próximo ao de São Paulo, que é a capital com a maior tarifa do Brasil.

A tarifa do município é maior do que a de cidades como Belo Horizonte, Curitiba, Americana e Rio Claro, porém menor que a de Campinas e Sorocaba.

Quantidade de passes utilizados no sistema de transporte coletivo urbano por habitante

Informação do Indicador

Total anual de passes utilizados no sistema de transporte coletivo do município por habitante. (inclui todos os tipos de passe)

Fonte

Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes

Unidade de medida

Numérico



O número de passes utilizados no transporte coletivo teve uma tendência de queda no período analisado. Em 2001 eram 93 passes por habitante e em 2013 esse número caiu para 87 (redução de 6,5%).



PROF. DR. ARCHIMEDES AZEVEDO RAIA JUNIOR (UFSCAR)

Engenheiro, Doutor em Engenharia de Transportes pela USP, Professor Associado da UFSCar, com pesquisas e orientações no Mestrado e Doutorado em Engenharia Urbana, coordenador do NESTTRAL - Núcleo de Estudos em Trânsito, Transportes e Logística.



O Brasil tem registrado crescimento das tarifas do transporte coletivo por ônibus acima da inflação, enquanto que os itens associados ao transporte privado, seu concorrente direto, cresce abaixo da inflação. O óleo diesel, responsável por até 30% dos custos do transporte coletivo, cresceu cerca de 130% acima da inflação nos últimos 12 anos. A queda do valor da tarifa em 2013 se deve às pressões populares ocorridas no país e a desoneração (redução de CIDE, PIS, Cofins) pelo Governo Federal. Ainda assim, a atual tarifa piracicabana é uma das maiores do Brasil. Os valores das tarifas guardam relação direta com a variação da demanda de passageiros e a oferta do sistema local.

Houve uma queda no número de viagens por transporte coletivo em diversas cidades brasileiras, até 2004. A partir daí, registra-se leve crescimento de 12,7% de 2003 a 2012, embora sua participação na matriz modal tenha reduzido, perdendo espaço para o transporte individual. Em Piracicaba, após uma recuperação da demanda entre 2006 e 2008, ela voltou a cair, atingindo seu menor valor em 2013. Isto provavelmente se deve à qualidade questionável do transporte coletivo, a facilitação no uso do automóvel e motos, por meio de renúncia fiscal, elevados prazos de financiamento e estabilização no preço da gasolina e etanol. O resultado disso é um trânsito mais saturado e inseguro.

A adoção de subsídios públicos à tarifa, tal como ocorre em grandes cidades do mundo e a melhoria substancial da qualidade do transporte coletivo poderão ajudar a estimular o uso deste modo, contribuindo para a sustentabilidade urbana.



Mais informações

Transparência e participação social na política de mobilidade urbana.

O Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12587/2012) determinam que as políticas urbanas e de mobilidade sejam desenvolvidas com transparência e participação social.

Para garantir esse direito, o atual Plano Diretor de Mobilidade de Piracicaba (Lei Complementar nº 187/2006) determinou a criação de um Conselho Municipal de Mobilidade - COMOB, "com a atribuição de participar das discussões das políticas públicas, relativas ao setor de trânsito e transportes no Município" (Artigo 4º). Determinou também que, até outubro de 2007, o projeto de lei de criação do COMOB deveria ser protocolado pelo Poder Executivo na Câmara Municipal. Passados 8 anos, o Executivo Piracicabano ainda não enviou o projeto de criação do COMOB à Câmara Municipal, mesmo com a determinação legal e a solicitação da sociedade, por meio de debates realizados anualmente durante a Semana de Mobilidade Urbana de Piracicaba.

Mais do que cumprir uma determinação legal, a criação do COMOB trará mais transparência, controle social, modernidade e eficiência à política municipal de mobilidade. Questões como tarifas de ônibus, acidentes de trânsito e ciclovias são pontos que não podem ser decididas sem a discussão entre gestores públicos e a sociedade. A mobilidade é algo que interessa a todos e afeta a vida cotidiana de cada um. O cidadão tem o direito não só de participar do debate, mas de propor soluções. Para isso é necessário criar o COMOB o mais rápido possível.

O OBSERVATÓRIO CIDADÃO

O Observatório Cidadão de Piracicaba busca instrumentalizar a sociedade para melhor compreensão e participação nos processos decisórios locais e contribuir com o monitoramento, a avaliação e o aprimoramento das políticas públicas do município.

VALORES

- Incentivo à participação social, à ética e à cidadania;
- Prezar pela transparência dos atos governamentais e por seus próprios atos;
- Apartidarismo em sua atuação, ou seja, suas atividades não possuem nenhum vínculo ou parceria com partidos políticos.

MISSÃO

Atuar como uma inovadora ferramenta de controle social em prol da transparência pública e da participação social, a fim de contribuir para a criação de uma cidade mais justa, sustentável e democrática.

Realização

