

Boletim N°

8

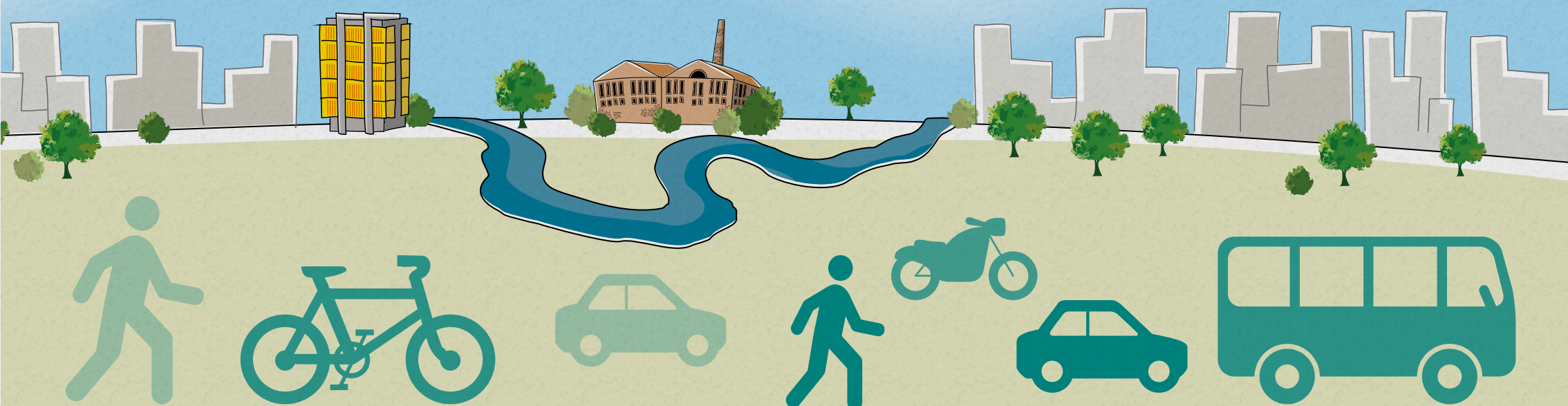
SETEMBRO 2015

Mobilidade Urbana

 **OBSERVATÓRIO**
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 precariedade 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. A baixa qualidade do transporte público prejudica a todos, mas especialmente as pessoas de menor renda, que não possuem condições de utilizar outros tipos de transporte.

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 a rua 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 8 indicadores de mobilidade urbana do município, relacionados aos seguintes temas: cicloviás e ciclofaixas, frota de veículos, violência no trânsito e transporte coletivo. As discussões sobre mobilidade abrangem diversos aspectos, portanto não se pretende esgotar a discussão dos temas, mas sim contribuir com a reflexão e o debate sobre esse importante desafio para a qualidade de vida e a sustentabilidade de Piracicaba.

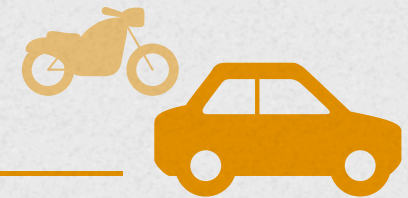
O Boletim

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

Elaboração:

Prof. Roberto Braga (Unesp), Renato Morgado (Imaflo) e Michelle Barreto (Imaflo)

FROTA DE VEÍCULOS



Número de Automóveis por cem habitantes

Informação do Indicador

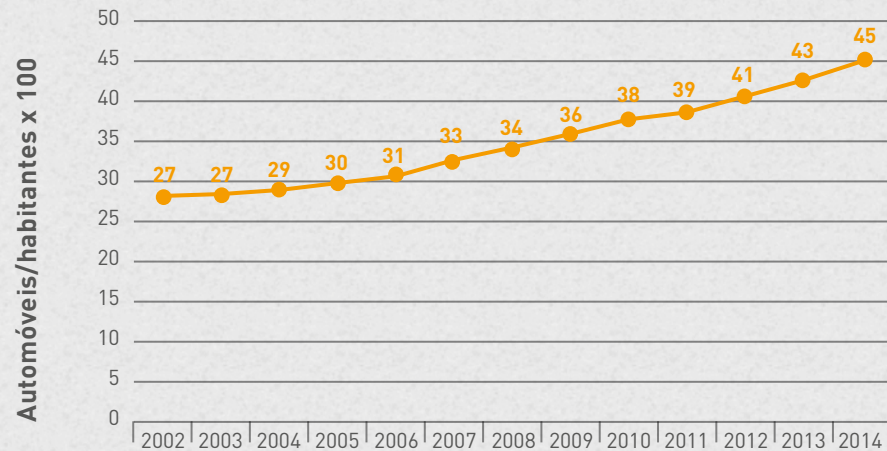
Total de automóveis registrados no município, dividido pelo número de habitantes e multiplicado por cem

Unidade de medida

Numérico

Fonte

Denatran



Automóveis por 100 habitantes (2013)

| | |
|---------------------|----|
| Estado de São Paulo | 38 |
| Campinas | 51 |
| Jundiaí | 50 |
| Sorocaba | 46 |
| Piracicaba | 45 |

Entre 2002 e 2014 houve um crescimento constante do número de automóveis por cem habitantes no município. No período, esse índice passou de 27 para 45 um incremento de 67%. Entre 2013 e 2014, o índice cresceu em 3%.

Piracicaba apresentou em 2014 o índice de 45 automóveis por cem habitantes, valor superior ao estadual (em 16%), mas inferior a cidades como Campinas e Sorocaba e Jundiaí.

Número de Motocicletas por cem habitantes

Informação do Indicador

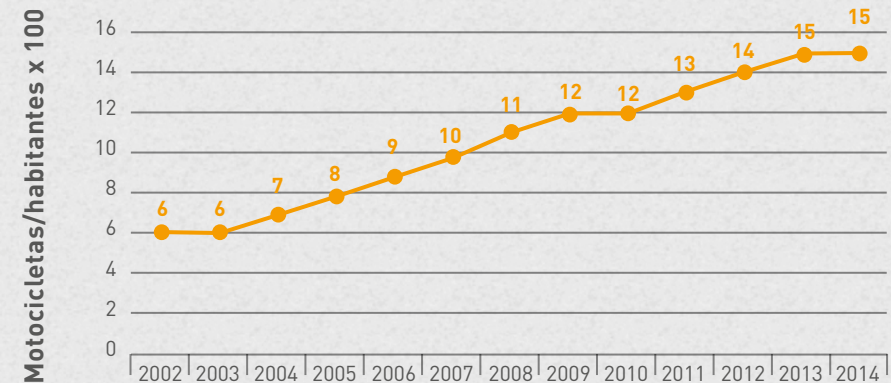
Total de motocicletas registradas no município, inclusive motonetas, dividido pelo número de habitantes e multiplicado por cem

Unidade de medida

Numérico

Fonte

Denatran



Motocicletas por 100 habitantes (2013)

| | |
|---------------------|----|
| Estado de São Paulo | 12 |
| Sorocaba | 13 |
| Jundiaí | 12 |
| Campinas | 11 |
| Piracicaba | 15 |

Entre 2002 e 2014 houve um crescimento constante do número de motocicletas por cem habitantes no município, passando de 6 para 15, um aumento de 157%. Esse crescimento foi significativamente superior ao observado no número de automóveis no mesmo período. Entre 2013 e 2014, o índice cresceu em 3%.

O valor registrado em 2014 foi superior ao Estadual (em 28%), bem como superior a municípios como Campinas, Sorocaba e Jundiaí.



RENATO MORGADO

Gestor Ambiental pela ESALQ/USP, mestre em Ciência Ambiental pela USP é coordenador de políticas públicas do Imafloira e membro do Observatório Cidadão de Piracicaba. Atua há 8 anos com diversos temas relacionados a cidades sustentáveis, dentre eles, a mobilidade urbana



Piracicaba, como a maior parte das cidades do país, vem seguindo o modelo de predomínio do uso do automóvel em relação ao transporte público e ao não motorizado.

Como os dados do Boletim demonstram de 2002 a 2014 a frota de automóveis por habitantes aumentou 67% e a de motocicletas por habitantes, 157%. Tal crescimento gera um trânsito cada vez mais intenso, com suas consequências negativas como tempo perdido em deslocamentos, stress, problemas respiratórios, poluição sonora, emissão de gases do efeito estufa, dentre outros.

A resposta ao desafio da mobilidade em nosso município está focada na ampliação dos espaços de circulação para o automóvel. Os investimentos do setor estão concentrados em alargamento de ruas e avenidas, construção de pontes e viadutos, etc. Tratam-se de soluções equivocadas, pois estimulam o transporte individual motorizado, e de curto prazo, já que o número de carros não para de crescer e as vias logo ficam novamente saturadas.

É preciso rever prioridades e colocar o município nos rumos de uma mobilidade urbana sustentável. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12587/2012) deixa claro que a prioridade deve ser dada ao transporte público coletivo e a meios não motorizados, como bicicletas e caminhadas.

Essa repactuação de nosso modelo de mobilidade deve contar com ampla transparência e participação dos diversos setores, incluindo aqueles que hoje possuem pouco espaço no debate sobre o tema, como ciclistas, usuários do transporte público, estudantes e pessoas com mobilidade reduzida.



CICLOVIAS E CICLOFAIXAS



MÁRCIA SAYURI MORINAGA

Ecóloga, ciclista, membro do GRUMUS - Grupo de Mobilidade Urbana Sustentável de Piracicaba



A bicicleta, para muitos dos agentes políticos, ainda é encarada como instrumento de lazer. Na realidade, muitas pessoas, como eu, utilizam-se da bicicleta como meio de transporte, de sua casa para o trabalho, por exemplo. A estagnação da extensão das ciclofaixas e sua deterioração mostram uma apatia da cidade com relação à mobilidade urbana.

As ruas são vias que deveriam permitir o fluxo, mas a maior parte de sua área útil é utilizada para estacionar automóveis. E nessa realidade, carros, motos, ônibus, bicicletas e pedestres disputam por espaço. Especificamente relacionado aos ciclistas, a delimitação de faixas exclusivas é capaz de diminuir significativamente os riscos no trânsito e atrairia novos usuários de bicicleta.

Entretanto, as ciclofaixas sobreviventes em Piracicaba têm um caráter recreativo. O usuário nota que não existe ligação entre bairros, não podendo utilizá-las como exemplos de mobilidade. Além disso, em muitos pontos as ciclofaixas são quase invisíveis, ou os obstáculos como buracos, bueiros e bocas de lobo são tantos que é preciso muito cuidado. A implantação do Plano Cicloviário, elaborado pela TCUrbes em 2013, poderia dar um pontapé às essas mudanças. No entanto, até o momento, o projeto não somente não foi aplicado como não foi aberto à população. O GRUMUS, enquanto movimento da sociedade civil, requisitou o Plano por meio do Serviço de Informação ao Cidadão. A prefeitura, no entanto, não o disponibilizou. Continuaremos trabalhando por mudanças, tanto na transparência pública como para uma Piracicaba ciclável.

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 (2014) | |
|-------------------------------------|---------|
| Sorocaba | 115 km |
| Campinas | 27 km |
| Rio Claro | 20 km |
| Limeira | 18 km |
| Piracicaba | 11,6 km |

Entre 2009 e 2012 houve um aumento de quase 500% na extensão da rede de ciclovias e ciclofaixas. No entanto, nos últimos três anos não houve crescimento da mesma, mantendo-se em 2014 a mesma extensão registrada em 2012.

Comparando-se com outras cidades, a rede cicloviária de Piracicaba ainda é pequena. Sorocaba possui 115 km de rede cicloviária, e mesmo cidades de menor porte como Rio Claro e Limeira, possuem redes cicloviárias de maior extensão.

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO



Acidentes de trânsito por mil habitantes – Total e envolvendo Motocicletas

Informação do Indicador

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

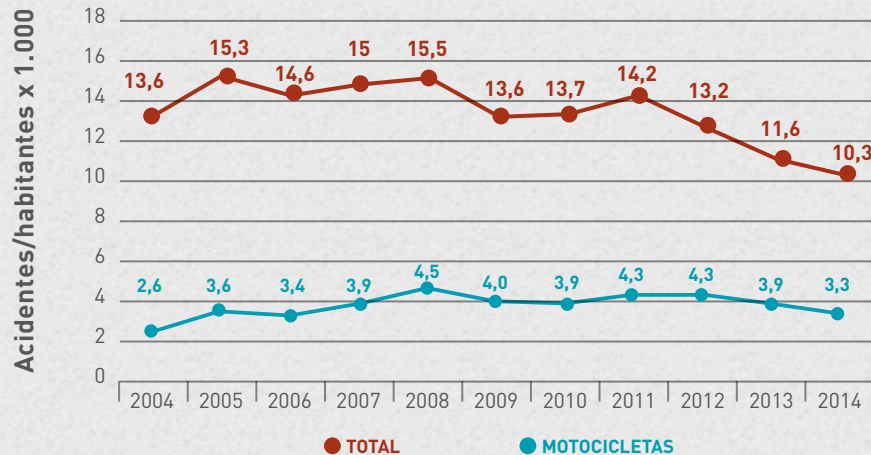
Fonte

Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes

* Não estão incluídos os acidentes registrados online pelo cidadão.

Unidade de medida

Numérico



Considerando-se o período como um todo, observa-se uma tendência de baixa no índice total de acidentes, sobretudo nos últimos quatro anos. Entre 2011 e 2014, o número de acidentes por mil habitantes passou de 14,2 para 10,3, uma queda de 27%.

Por sua vez, a taxa de acidentes com motocicletas apresentou um crescimento da ordem de 27%, saindo de 2,6 em 2004 e chegando a 3,3 em 2014. No entanto, a partir de 2011 observa-se uma reversão nessa tendência, quando a curva passa ser decrescente, caindo a taxa de 4,3 para 3,3 acidentes por mil habitantes, uma queda de 23%.

Homicídios no trânsito por cem mil habitantes

Informação do Indicador

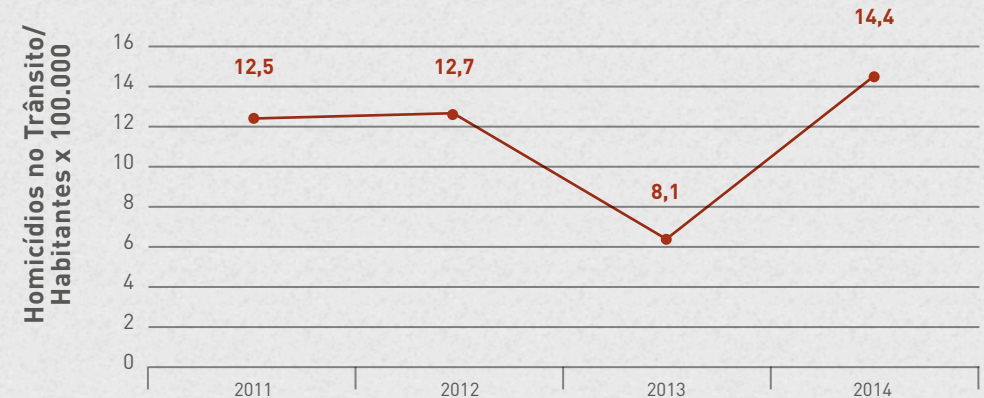
Total de homicídios no trânsito, dolosos e culposos, registrados anualmente no município para cada cem mil habitantes.

Fonte

Fontes: IPPLAP / Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo / Fundação SEADE

Unidade de medida

Numérico



Homicídios no Trânsito por cem mil habitantes (2014)

| | |
|---------------------|------|
| Estado de São Paulo | 10,5 |
| Jundiaí | 16,6 |
| Campinas | 13,5 |
| Limeira | 11,6 |
| Sorocaba | 8,1 |
| Piracicaba | 14,4 |

Piracicaba apresentou em 2014 uma elevada taxa de homicídios no trânsito, de 14,5 por cem mil habitantes. Esse número é superior ao índice estadual e ao de cidades como Campinas, Sorocaba e Limeira.

No período considerado observa-se uma tendência de crescimento do índice. Nos últimos dois anos, houve o expressivo aumento de 77%, passando de 8,1 para 14,4 homicídios por cem mil habitantes.



LOURDES NUNES

Residente em Piracicaba, é mãe de Luís Antonio Nunes Aceto, que em 20 de agosto de 2001, junto a sua namorada Eveline, foi morto por um carro em altíssima velocidade. Atua em ações de educação e conscientização no trânsito, é voluntária do “Movimento Não Foi Acidente” e do “Encontro Acalmando Corações” em apoio às vítimas de trânsito.



A violência no trânsito transformou as ruas, avenidas e rodovias em verdadeiras praças de guerra. No Brasil, segundo a seguradora Líder, que paga o seguro DPVAT, são mais de 60.000 mortes por ano, ou seja, a cada 10 minutos morre uma pessoa no trânsito. Para os cofres públicos é um custo altíssimo, e para a família é um sofrimento imensurável.

Em maio de 2011, a Organização das Nações Unidas lançou um plano de ação para a década 2011-2020, recomendando aos países membros medidas imediatas de atenção e prevenção contra a violência no trânsito, com a meta de reduzir em 50% os índices de mortalidade. O Brasil assinou esse compromisso. O desafio é grande, mas é possível contando com o comprometimento e a efetiva participação das autoridades e da sociedade civil.

Em Piracicaba, as vias já não suportam mais tantos carros, disputando espaço com motocicletas. Os indicadores da violência no trânsito do município são alarmantes. Essa violência é gerada pela falta de educação e civilidade. Se não houver investimentos maciços e vontade política para ações constantes em prol de mais educação no trânsito, continuaremos reféns de tantas barbáries.

A campanha da Prefeitura Municipal – Piracicaba, Sinal Aberto para a Vida - foi lançada propondo ações voltadas para a conscientização nas questões do trânsito, alertando a população da importância da faixa de pedestres, uso do cinto de segurança, não dirigir falando ao celular, não dirigir embriagado, etc.

É um projeto muito bom. Porém há necessidade de ampliar essas ações, levando para escolas, palestras sobre educação no trânsito, principalmente para alunos de ensino médio que estão prestes a completar 18 anos e se habilitar para dirigir.



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 2014.



Tarifa de ônibus (2014)

| | |
|------------|----------|
| Sorocaba | R\$ 3,35 |
| Campinas | R\$ 3,30 |
| Rio Claro | R\$ 3,30 |
| São Paulo | R\$ 3,00 |
| Piracicaba | R\$ 2,95 |
| Curitiba | R\$ 2,85 |

O preço da tarifa de ônibus em Piracicaba teve uma tendência de alta no período observado.

No entanto, apresentou queda nos últimos três anos, de 2012 a 2014. Considerando os valores corrigidos monetariamente, entre 2000 e 2014, a tarifa subiu 21% e entre 2012 e 2014, caiu 13%.

Quantidade de passes utilizados no sistema de transporte coletivo por habitante/mês.

Informação do Indicador

Total mensal 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

* dados de janeiro a abril

Unidade de medida

Numérico



A média mensal de passes utilizados no transporte coletivo teve uma tendência de queda no período analisado. Em 2004 eram 7,73 passes por habitante/mês e em 2014 esse número caiu para 7,2 (redução de 6,8%).



PROF. DR. ROBERTO BRAGA (UNESP)

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



Os dados sobre o transporte coletivo em Piracicaba revelam uma situação que se repete na maioria das cidades brasileiras. A queda da demanda per capita por passes demonstra que o transporte coletivo está se tornando cada vez menos atrativo para a população. As causas envolvem por um lado questões como o preço da passagem e a qualidade do serviço e por outro a atratividade do transporte individual, tanto pelo aumento do poder aquisitivo da população, quanto pela facilidade do acesso à compra de veículos automotores.

O preço da tarifa, de R\$2,95, mesmo não sendo dos maiores em relação a outras cidades, ainda é bastante alto para os padrões do trabalhador brasileiro. Para se ter uma comparação, a tarifa de ônibus em Bogotá, capital da Colômbia, tida com um dos melhores exemplos de mobilidade na América Latina, é equivalente a R\$1,95 e um bilhete de metrô na cidade do México custa o equivalente a R\$1,25. Quando se compara a tarifa com o preço dos combustíveis a atratividade fica ainda mais baixa.

A pesquisa não apresenta indicadores de qualidade do transporte, mas, a julgar pela queda da demanda, mesmo com a queda relativa da tarifa nos últimos três anos, é possível aventar que deve haver problemas quanto à sua qualidade.

Tornar o transporte coletivo mais atrativo implica, além de tarifas mais competitivas, a melhoria na qualidade quanto ao tempo de viagem, acessibilidade, pontualidade, regularidade e frequência do serviço.

Outra medida importantíssima é a contenção do crescimento desordenado da cidade, que inflaciona as distâncias e aumenta o custo do quilômetro rodado por passageiro, dificultando a redução da tarifa.

Sem a reversão da tendência ao abandono do transporte coletivo, os problemas de mobilidade em Piracicaba só tenderão a piorar, reduzindo a qualidade ambiental e de vida da população.



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

