

CARTA DOS SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE TRANSPORTE URBANO E TRÂNSITO AOS FUTUROS PREFEITOS

Os Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte Urbano e Trânsito, reunidos em **Vitória**, nos dias **3 e 4 de dezembro de 2008**, alertam que as questões de trânsito e transporte público serão um dos maiores problemas a serem enfrentados pelas novas administrações municipais.

Problemas com altos níveis de congestionamentos, acidentes de trânsito e sérios níveis de poluição e ruído se agravam com o rápido crescimento da frota de automóveis e de motocicletas, levando à paralisação de nossas cidades, em prejuízo de suas economias.

Como não é possível atender este crescimento da motorização com expansão do sistema viário, precisaremos trabalhar firmemente na modificação de nosso sistema de mobilidade, atualmente dependente dos meios de transporte privado.

Sistemas de transportes coletivos urbanos eficientes são essenciais às atividades econômicas e à qualidade de vida nas cidades, além de contribuir para reduzir a exclusão social, apoiar o desenvolvimento local e melhorar a qualidade ambiental.

As propostas a seguir consolidam um conjunto de medidas com eficácia comprovada em muitas cidades, mostrando que **as soluções para os problemas da mobilidade urbana já existem e dependem de decisão política das autoridades** nos três níveis de governo.

1. Melhoria dos serviços de transporte coletivo de passageiros:

Apenas um transporte de transporte público de alta qualidade garantirá às cidades condições de mobilidade urbana sustentáveis econômica, social e ambientalmente.

Hoje, na maioria das cidades, o transporte público sofre com a falta de prioridade política, com a inexistência de sistemas de financiamento adequados e com frágeis estruturas de gestão pública que permitiriam a oferta de serviços de qualidade com tarifas compatíveis com a renda da população.

São necessárias mudanças radicais nas políticas de mobilidade urbana, de forma integrada com as políticas urbanas, passando a priorizar os meios de transporte coletivo nos investimentos e na utilização do sistema viário:

- **Planejamento integrado** da mobilidade com as demais políticas urbanas, em especial com a gestão da expansão urbana, do zoneamento e do uso do solo, de modo a orientar e coordenar os investimentos públicos e privados na provisão de infra-estrutura;
- Um processo de **reestruturação urbana** visando a contenção do espraiamento urbano, o adensamento associado à infra-estrutura de transporte coletivo e uma distribuição equilibrada do uso do solo, reduzindo a dependência de viagens motorizadas, permitirá reduzir custos de provisão de serviços públicos, inclusive custos de transporte.
- **Investimento** na implantação de serviços de transporte coletivo organizados como redes multi-modais integradas operacional e tarifariamente, estruturadas por sistemas de média e alta capacidade com a máxima prioridade no uso do sistema viário;
- Adoção de **política tarifária integrada** entre todos os sistemas de transporte, inclusive o transporte privado e o não motorizado;

CARTA DOS SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE TRANSPORTE URBANO E TRÂNSITO AOS FUTUROS PREFEITOS

- Redução dos níveis tarifários atualmente praticados a partir de medidas de **desoneração dos custos de transporte** a serem tomadas pelos três níveis de governo tais como: redução do preço do óleo diesel utilizado na operação dos serviços de transporte coletivo urbano, mudança do critério de cálculo para a contribuição previdenciária do setor, eliminação ou redução de tributos e taxas incidentes sobre as tarifas;
- Gestão, operação e fiscalização do trânsito orientada para a **prioridade ao transporte público** no uso do sistema viário;
- **Melhoria dos equipamentos urbanos** associados aos serviços de transporte coletivo (terminais, pontos de parada, etc.), com implantação de mobiliário urbano, sistemas de informação aos usuários, iluminação e outros itens, com objetivo de oferecer maior conforto e segurança para os usuários;
- Implementação de medidas para permitir a **acessibilidade universal** aos serviços de transporte público;
- **Uso eficiente de tecnologia** com a criação de centros controle operacional da mobilidade para informação centralizada e coordenação dos serviços de transporte público, trânsito e outras ações como segurança pública e atuação em situações de emergência (defesa civil);
- Adoção de iniciativas para aumentar a qualidade, o conforto e a segurança nos veículos de transporte públicos, inclusive com a adoção de “tecnologias limpas”.

2. Gestão da demanda para reduzir o uso do transporte individual

É preocupante o crescimento acelerado do transporte individual. Apoiado pelas políticas fiscais (isenções tributárias), energética (preço dos combustíveis) e financeira (acesso ao crédito) a indústria automobilística e de motocicletas atinge recordes sucessivos de produção e venda, sem que as cidades tenham condições de receber essa frota. Os impactos negativos dessas políticas são transferidos para toda a sociedade na forma de poluição, congestionamentos, acidentes e consumo de energia.

Devem ser Implementadas **medidas de gestão da demanda** com objetivo de desestimular o uso do transporte individual, envolvendo políticas de restrição de acesso ou de taxação do uso de automóveis em áreas congestionadas.

Há exemplos bem sucedidos de **restrição de acesso** de veículos particulares a áreas internas ao centro das cidades e outras áreas sensíveis (por razões ambientais ou de preservação do patrimônio histórico, por exemplo), como o rodízio de placas, podendo permitir acesso seletivo (apenas para veículos de serviços públicos, ou que utilizem energia limpa).

As **estratégias de tarifação** (pedágio urbano) são medidas de gerenciamento da demanda pela cobrança pelo acesso a uma área específica da cidade, ou em partes ela, que pode ser introduzida em combinação com uma política orientada para os estacionamentos e de melhoria do transporte público. Além de reduzir o número de automóveis em circulação, podem gerar novas receitas para investimento no transporte público.

Outra medida que combina restrição ao uso do transporte individual e taxação é a **gestão da política de estacionamento**, por meio da elevação do preço do uso de vagas em via pública ou mesmo em espaços privados, principalmente quando combinada com a oferta de

CARTA DOS SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE TRANSPORTE URBANO E TRÂNSITO AOS FUTUROS PREFEITOS

vagas junto aos terminais e estações dos sistemas de transporte coletivo fora das áreas congestionadas.

As motocicletas exigem atenção especial, visando a redução do número e da gravidade dos acidentes. **Regras mais rígidas para a habilitação e para o comportamento dos motociclistas** devem ser incluídas no Código de Trânsito Brasileiro, enquanto os municípios devem estabelecer **regulamentação para o uso da motocicleta em atividades profissionais** (moto-frete).

3. Estímulo ao uso do transporte não motorizado

A **valorização dos meios de transporte não motorizados** (viagens a pé e por bicicleta) deve ser estimulada dentro de uma política de mobilidade urbana sustentável. As viagens a pé, apesar de ser o modo de transporte mais utilizado, são praticamente ignoradas; o mesmo acontece com o transporte cicloviário, cuja utilização também é significativa (e crescente) em muitos locais. Pedestres e ciclistas são os usuários mais vulneráveis da via pública, principalmente quando obrigados a conviver com o tráfego motorizado, por isso precisam ser protegidos com a **oferta de infra-estrutura viária** (calçadas, ciclovias, ciclofaixas) adequada à cada situação.

Igualmente importante é a **oferta de locais seguros para o estacionamento e a guarda de bicicletas** (bicicletários e para-ciclos) junto aos principais pólos de demanda. Além do **investimento na infra-estrutura**, ambas as modalidades devem ter sua utilização estimulada, com campanhas de marketing e programas de educação, sempre que possível associada ao uso do transporte coletivo.

Também a oferta de novos serviços, como a implantação de sistemas de aluguel de bicicletas públicas, podem ter importantes resultados para atrair antigos usuários de automóveis.

4. Gestão do trânsito voltada para a segurança

A segurança de tráfego tem sido uma preocupação crescente dos gestores públicos municipais. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) introduziu no país uma legislação mais rigorosa, com objetivo de reduzir acidentes e vítimas no trânsito. A municipalização do trânsito reconheceu o papel destacado dos municípios na gestão da circulação, atribuiu responsabilidade a prefeitos e autoridades municipais de trânsito e lhes propiciou autoridade e recursos para organizar a circulação dos veículos nas vias urbanas.

O período imediatamente posterior a vigência do Código, com grande cobertura de mídia, correspondeu a uma notável redução de acidentes, que não se manteve no mesmo ritmo. Contudo, o saldo foi bastante positivo, principalmente nas cidades onde as ações de fiscalização foram acompanhadas de outras, de engenharia, operação e educação.

Por isto, é fundamental **preservar a repartição de competências entre entidades federais, estaduais e municipais previstas no CTB**, exigindo dos órgãos responsáveis o cumprimento de suas obrigações legais.

Para diminuir a ocorrência e os impactos de acidentes de trânsito nas cidades brasileiras, reduzir congestionamentos e melhorar a qualidade de vida nas cidades algumas medidas devem ser implementadas:

**CARTA DOS SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE TRANSPORTE
URBANO E TRÂNSITO AOS FUTUROS PREFEITOS**

- Gestão da circulação com prioridade na segurança, **implementando ações de operação e fiscalização**, utilizando plenamente o potencial de desenvolvimento tecnológico em equipamentos e sistemas inteligentes;
- **Implantação da inspeção técnica veicular (ITV)**, abrangendo itens de segurança, emissão de ruído e de poluentes atmosféricos;
- **Promoção de projetos de moderação do tráfego motorizado**, visando garantir segurança e qualidade de vida em áreas de caráter residencial ou de grande circulação de pedestres;
- **Melhoria do processo de habilitação de condutores**, causa primária dos acidentes;
- **Implementação de programas permanentes de educação para o trânsito**, não apenas com objetivo de conformar o comportamento das pessoas às regras da circulação veicular, mas também conscientizar a população sobre a necessidade de alteração do modelo predominante de mobilidade baseada no transporte individual;
- Desenvolvimento de campanhas educativas e ações de fiscalização de trânsito e revisão dos processos de formação e reciclagem de condutores;
- Investimento em **infra-estrutura dedicada** ao transporte coletivo e para os meios de transporte não motorizado.

5. Administração do transporte de cargas urbanas

A política de gestão da circulação deve introduzir novos conceitos e soluções para o transporte de carga urbana, **utilizando serviços logísticos, regulamentando rotas e horários para as operações de carga e descarga**, principalmente nos principais corredores e nas áreas congestionadas, **disciplinando o tráfego de cargas pesadas e de produtos perigosos e estimulando o uso de veículos com combustível limpo**.

Mudanças tecnológicas e o desenvolvimento dos sistemas de comunicação e informação estão gerando novos padrões para a circulação e a distribuição de bens e mercadorias. Consumidores buscam bens e serviços que antes estavam fora de seu alcance, causando uma maior competição entre os fornecedores. Um dos resultados desse processo é o aumento da movimentação de insumos e produtos, subordinado a decisões que não dependem das ações governamentais, mas que podem ser parcialmente **disciplinadas por meio de investimento em infra-estrutura, sinalização e fiscalização**.

A demanda por este tipo de gestão tem maior visibilidade e relevância nas áreas centrais das cidades e nos principais corredores de circulação, mas também se manifesta em áreas ambientalmente sensíveis ou em locais onde fica mais evidente o conflito entre a circulação de veículos de transporte de carga e os usos cotidianos da população, expressos em poluição sonora e atmosférica, acidentes, congestionamentos ou degradação urbana.

Se os impactos da movimentação de carga no consumo de energia, emissão ruído e poluição e acidentes são consideráveis, as atividades econômicas também padecem com a perda de eficiência da circulação, com elevação de custos, redução da eficiência econômica, sem falar da perda de qualidade de vida e dos prejuízos para a saúde pública. Portanto, a otimização da distribuição de bens e dos serviços de logística é um elemento crucial para qualquer plano que pretenda melhorar a mobilidade urbana.

***CARTA DOS SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE TRANSPORTE
URBANO E TRÂNSITO AOS FUTUROS PREFEITOS***

6. Impactos ambientais

Os meios de transporte têm elevada participação no agravamento das condições ambientais, seja pelo consumo de recursos naturais renováveis (pneus, combustíveis renováveis, etc.) ou não, pela emissão de poluentes atmosféricos de efeito local e responsáveis pelo efeito estufa ou pela produção de externalidades diversas com efeito nocivo no ambiente natural e construído.

Devem ser **estimuladas políticas que estimulem a utilização de combustíveis alternativos, de fontes renováveis e menos poluentes**, como o gás natural, o álcool, o biodiesel e, futuramente, o hidrogênio, para o transporte de passageiros e de carga. Além de investimentos em infra-estrutura de distribuição e logística, isto demanda medidas de gestão, regulamentação e fiscalização sob responsabilidade dos órgãos públicos, principalmente no nível municipal, a começar no controle das frotas vinculadas aos serviços públicos.

Porém, a principal ação nesse sentido sob responsabilidade das administrações municipais é a gestão do espaço público viário e as decisões sobre que meios de transporte serão privilegiados ou desestimulados na política de mobilidade urbana local. Deve ser dada a **máxima prioridade, nos investimentos públicos e na gestão do sistema viário, aos meios de transporte coletivo e aos meios de transporte não motorizados.**

Vitória, 4 de dezembro de 2008

CARTA DOS SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE TRANSPORTE URBANO E TRÂNSITO AOS FUTUROS PREFEITOS

SÍNTESE DAS PRINCIPAIS PROPOSTAS

Os Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte Urbano e Trânsito, reunidos em **Vitória**, nos dias **3 e 4 de dezembro de 2008**, propõem aos prefeitos que assumirão suas gestões a partir de janeiro de 2009 as seguintes medidas para a melhoria das condições da mobilidade urbana:

a) Medidas para a **melhoria dos serviços de transporte coletivo**:

- ✓ Planejamento integrado da mobilidade com as demais políticas urbanas;
- ✓ Reestruturação urbana visando a contenção do espraiamento urbano e o adensamento associado à infra-estrutura de transporte coletivo;
- ✓ Adoção de política tarifária integrada;
- ✓ Prioridade ao transporte público no uso do sistema viário;
- ✓ Desoneração dos custos do transporte coletivo urbano.

b) Medidas para a **restrição do uso do transporte individual**:

- ✓ Restrição de acesso de veículos particulares a áreas internas ao centro das cidades e outras áreas sensíveis;
- ✓ Gestão da política de estacionamento, por meio da elevação do preço do uso de vagas em via pública e em espaços privados;
- ✓ Adoção de regras mais rígidas para a habilitação e para o comportamento dos motociclistas;
- ✓ Regulamentação do uso da motocicleta em atividades profissionais (moto-frete).

c) Medidas para **estímulo ao transporte não motorizado**:

- ✓ Oferta de infra-estrutura viária adequada (calçadas, ciclovias, ciclo-faixas);
- ✓ Oferta de locais seguros para o estacionamento e a guarda de bicicletas.

d) Medidas para a **melhoria da segurança no trânsito**:

- ✓ Preservação da divisão de competências entre entidades federais, estaduais e municipais previstas no CTB;
- ✓ Implementação de ações de operação e fiscalização;
- ✓ Implantação da inspeção técnica veicular;
- ✓ Promoção de projetos de moderação do tráfego motorizado;
- ✓ Melhoria do processo de habilitação de condutores;
- ✓ Implementação de programas permanentes de educação para o trânsito;

***CARTA DOS SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE TRANSPORTE
URBANO E TRÂNSITO AOS FUTUROS PREFEITOS***

- ✓ Investimento em infra-estrutura dedicada ao transporte coletivo e aos meios de transporte não motorizado.

- e) Medidas para a melhoria da **gestão da carga urbana**:
 - ✓ Utilização de serviços logísticos;
 - ✓ Regulamentação de rotas e horários para as operações de carga e descarga nas áreas centrais e principais corredores viários;;
 - ✓ Disciplina do tráfego de cargas pesadas e de produtos perigosos.

- f) Medidas para a **melhoria da qualidade ambiental**:
 - ✓ Estímulo à utilização de combustíveis alternativos e de fontes renováveis e menos poluentes;
 - ✓ Máxima prioridade, nos investimentos públicos e na gestão do sistema viário, aos meios de transporte coletivo e aos meios de transporte não motorizados.

Vitória, 4 de dezembro de 2008