

1994-2024

30 ANOS DO
FÓRUM PAULISTA
DE SECRETÁRIOS
E DIRIGENTES PÚBLICOS DE
MOBILIDADE URBANA





MOBILIDADE URBANA

Assessoria | Consultoria | Planejamento | Organização de Eventos

Marília-SP



30 anos, hoje

O presidente do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos Mobilidade Urbana, Dr Valdeci Fogaça de Oliveira, analisa a chegada da 91ª reunião e ressalta as perspectivas para o futuro do papel inclusivo das cidades paulistas.

Chegamos aos 30 anos de um ambiente que só contribuiu para a construção de um conceito que, a cada ciclo, precisa ser aperfeiçoado: a mobilidade urbana. Essencialmente, o Brasil se tornou um país urbano. Deixamos de ser uma nação onde predominava a vida no campo, na área rural, e passamos a conviver prioritariamente com a urbanização.

Dentro deste conceito urbano, a segurança deve prevalecer. Seja na menor cidade do nosso Estado, o município de Borá, localizado na região de Marília - a cidade-anfitriã da 91ª reunião do Fórum de Mobilidade - ou na maior cidade do Brasil, e uma das maiores cidades do mundo, São Paulo.

Desafios serão frequentes, contudo, a inteligência e expertise dos secretários, dirigentes e executivos do trânsito e do transporte podem - e devem - construir uma política pública que priorize o respeito e o direito de ir e vir de todos, principalmente das pessoas que possuem algum tipo de deficiência [deficiência momentânea, causada por exemplo, por um período de recuperação de saúde ou a deficiência permanente]. Incluir e acessar, fluir com segurança. Modais que se conectam e se completam, priorização do transporte coletivo. Uso compartilhado de veículos, veículos elétricos ecologicamente corretos, ampliação das ciclovias e uma educação no trânsito permanentes.

Todos estes pontos estão presentes nesta publicação que sintetiza os esforços e os conhecimentos de personalidades e pensadores que fizeram do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana uma referência para todo o nosso Brasil.

Boa leitura e bom Fórum, que hoje chega aos 30 anos!

Dr Valdeci Fogaça de Oliveira

Presidente do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes
Públicos Mobilidade Urbana



91ª REUNIÃO DO FÓRUM PAULISTA DE SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE MOBILIDADE URBANA

Evento que vai acontecer em Marília-SP, dias 07 08 de novembro

O ano de 2024 [Era Digital 4.0] marca um ponto de inflexão na mobilidade urbana. As inovações tecnológicas e as mudanças nos padrões de comportamento estão redefinindo como as pessoas se movem nas cidades, ponto a ser destacado nesta edição da revista.

Depois de três décadas inovando, produzindo, contribuindo e divulgando o sucesso de projetos inovadores que estimulam os pensamentos e realizações [TÉCNICAS] para oferecer estrutura, inovações tecnológicas e conectividade. O idealizador desta revista que celebra 30 anos de realizações e muitas histórias vividas e reportagens épicas através dos, encontros, eventos, viagens com fotos e vídeos e os serviços de comunicação, mídias digitais prestados também à sociedade civil, *Jurandir Fernandes, expert no assunto, ex-presidente da Emdec, localizada em Campinas SP*, foi convidado a apresentar dividir, ou melhor dizendo, democratizar informações sobre as tendências sobre MOBILIDADE URBANA para as próximas gerações.

Acostumado a estudar, escrever e defender artigos sobre o tema, ele que foi fundador deste veículo de

comunicação, em 1994, mostra todo o seu expertise e conhecimentos defendidos em palavras e pesquisas que com certeza facilitarão ou darão maior clareza sobre a Era Digital, Jurandir Fernandes divide três temas atuais que

continuam no centro das atenções e debates mundiais que trazem análises críticas que destacam a necessidade de uma abordagem mais ampla e de longo prazo para o desenvolvimento urbano, com foco em contrapartidas justas e sustentáveis para a cidade:

Sustentabilidade econômica e social: A crítica se estende à falta de atividades econômicas em áreas isoladas, o que pode gerar problemas sociais, como o envolvimento de jovens no tráfico de drogas devido à falta de oportunidades de emprego e educação.

Esses pontos complementam a análise crítica do artigo, destacando a necessidade de uma abordagem mais ampla e de longo prazo para o desenvolvimento urbano, com foco em contrapartidas justas e sustentáveis para a cidade.

Transformação da mobilidade urbana: A era digital está



fonte: freepik.com.br



na mobilidade urbana, com mudanças nos padrões de deslocamento das pessoas.

- **Queda no uso de transportes coletivos:** A digitalização e as telecomunicações explicam, em parte, a queda no número de passageiros dos transportes públicos nos últimos 20 anos.

- **Descentralização das atividades urbanas:** A digitalização permitiu maior descentralização das atividades, fortalecendo o comércio de vizinhança e o surgimento de novos subcentros nas cidades.

- **Economia de compartilhamento:** As redes sociais, impulsionadas pela digitalização, fortaleceram a economia de compartilhamento, mudando comportamentos e reduzindo a necessidade de deslocamentos longos.

- **Impacto ambiental positivo:** A redução dos deslocamentos urbanos contribuiu para a descarbonização da economia, essencial no combate às mudanças climáticas.

- **Questões para o futuro:** O artigo levanta perguntas sobre como fortalecer o uso dos transportes coletivos, ajustar o uso do solo nas cidades e tornar as mudanças socioeconômicas benéficas para a saúde urbana.

- **Exploração futura de outras razões para a queda no uso de transportes coletivos:** O artigo menciona que futuras análises abordarão outras causas para a redução significativa no número de passageiros dos transportes públicos.

- **Impacto da digitalização no comportamento urbano:**

- A digitalização não apenas alterou os padrões de deslocamento, mas também influenciou a maneira como as pessoas interagem com a cidade e seus serviços.

- **Mudança no uso do solo urbano:** A descentralização das atividades urbanas, impulsionada pela digitalização, está promovendo uma reorganização do uso do solo nas cidades, com o surgimento de novos polos de atividade.

- **Desafios e oportunidades para o futuro da mobilidade:** O artigo sugere que, embora a digitalização tenha trazido benefícios, como a redução de deslocamentos e o fortalecimento do comércio local, ainda há desafios a serem enfrentados, como a necessidade de fortalecer o transporte coletivo e adaptar o planejamento urbano às novas realidades.

Tarifa Zero: Recente relatório técnico ("Tarifa Zero nas Cidades Brasileiras") publicado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), sediada em Brasília, traz dados e análises sobre o estado-da-arte da tarifa zero no transporte público do país.





“Somadas as frotas das 18 maiores cidades analisadas tem-se menos de 550 ônibus.”

Jurandir Fernandes - ex-presidente da Emdec

“No país são 128 cidades com algum tipo de tarifa zero, sendo que em 108 a prática é universal (gratuidade em todas as linhas, todos os dias). O estudo da NTU ilustra o perfil destas cidades: apenas 31 delas têm mais de 50 mil habitantes. Caucaia é a mais populosa (355 mil hab.) com 70 ônibus em operação. Somadas as frotas das 18 maiores cidades analisadas tem-se menos de 550 ônibus. A maioria dos demais municípios opera com frota abaixo de 10 ônibus. Não são poucos os que operam com 2 ou 3”, destaca Jurandir Fernandes

“É fundamental saber que os deslocamentos urbanos tem características complexas e exponenciais. Imagine dois pontos: A e B. Dois deslocamentos podem ocorrer: de A para B e de B para A. Em seguida, dobre o número de pontos colocando-os nos vértices de um quadrado. Veja que de cada ponto posso me deslocar para outros três. O número de movimentos possíveis salta para 12! Este é o caráter exponencial do problema: enquanto o número de pontos passou de 2 para 4, o número de possíveis deslocamentos saltou de 2 para 12!”, destaca o Ex-presidente da EMDEC.

**Dica do mestre
Jurandir Fernandes**

“Muitos pensam que se a tarifa zero funciona para uma cidade com 12 ônibus deve funcionar para uma cidade com 12 mil ônibus! Acredite ou não: há quem propõe tarifa zero na cidade de São Paulo! É totalmente desconhecido o impacto de uma medida como essa num espaço conturbado com 22 milhões de habitantes, como é o caso da Região Metropolitana de São Paulo, uma das 4 ou 5 mais populosas do planeta!”



Sobre os Desafios da Implementação da Tarifa Zero, ele destaca alguns temas que estarão nos debates e encontros e buscas de soluções para as necessidades de infraestrutura para acomodar novos ônibus nos sistemas para integração com bairros, metrô e trens sem tarifa zero. “Em cidades com mais de um milhão de habitantes, a tarifa zero pode comprometer 15 a 20% do orçamento municipal. Já em cidades menores, o comprometimento é de no máximo 3%.”, exemplifica o ex-presidente da EMDEC.

O que diz sobre MOBILIDADE NAS CIDADES INTELIGENTES

“Que tal pensarmos em cidades inteligentes analisando como elas lidam com os deslocamentos de seus cidadãos para ir trabalhar, para ir à escola ou por outro motivo qualquer?”

Paris e Barcelona são lembradas como cidades onde é fácil ir de um lugar a outro. Quem se informa sobre o transporte público de Barcelona se enche de certeza para afirmar que Campinas deve urgentemente ter um metrô. Ao ler sobre Paris acabam dizendo que deveria-

mos fazer tudo a pé ou de bicicleta em até 15 minutos, como propõe a sua prefeita. Observem os dados abaixo onde, às cidades citadas, adicionamos Curitiba e São Paulo. Os números servem para que pensemos um pouco mais antes de propor projetos que podem virar esqueletos urbanos”, ressalta Jurandir Fernandes.

“A inteligência de uma cidade não se mede apenas pela sua infraestrutura, mas também pela capacidade de promover uma vida urbana que minimize os deslocamentos desnecessários e valorize espaços de convivência. Não seria mais inteligente determinar que todo loteamento reserve espaços públicos (para creches e pequenas unidades escolares, postos de saúde e praças) além de espaços para o comércio de vizinhança (minimercados, mini farmácias), prestadores de serviço e delivering? Todos estes espaços poderiam ser negociados pelos empreendedores ou incorporados ao loteamento. Criariam empregos e renda locais, além de reduzir a necessidade de deslocamentos de seus moradores”, explica o expert no assunto e acostumado a escrever e informar, o fundador desta revista, Jurandir Fernandes.

	CIDADE POPULAÇÃO (ESTIMADA)	(ÁREA URBANA (KM ²))	DENSIDADE POPULACIONAL (HAB/KM ²)
PARIS	2.161.000	105	20.581
BARCELONA	1.620.000	101	16.040
SÃO PAULO	12.400.000	1.521	8.150
CURITIBA	1.963.726	435	4.514
CAMPINAS	1.213.792	795	1.526

Marcos Pimentel Bicalho

UM ESPAÇO RICO PARA TROCA DE INFORMAÇÕES

Apresentar soluções interessantes para problemas que em geral são comuns a muitas cidades está no DNA dos encontros e não será diferente no 91º Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana

Devido a todas as mudanças sociais e tecnológicas, os consumidores de hoje se comportam de forma diferente do que há alguns anos e o carro está perdendo a sua relevância como símbolo de status. Presença confirmada no 91º Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana que este ano reúne as autoridades na cidade de Marília, o encontro é referência em implementações de ações que passaram a oferecer melhor qualidade de vida aos habitantes.

O ex-presidente da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas, considerada a maior cidade do Interior do Estado de São Paulo (10º PIB do Brasil e 14ª cidade mais populosa do país), a expectativa para o encontro de 30 anos de debates, atualização para a busca de soluções é que seja muito mais e bem aproveitado pelos convidados e participantes.

“O Fórum de Secretários é um espaço muito importante, mas que deve ser melhor aproveitado pelos simples e muito positivos fatores: Trata-se de um rico espaço para troca de informações entre os gestores públicos, onde é possível conhecer soluções interessantes para problemas que em geral são comuns a muitas cidades. É também, é claro, porque apresenta as particularidades das cidades, então uma boa política praticada em uma cidade não pode ser simplesmente copiada para outra, mas sempre serve como fonte de inspiração e reflexão”,

afirmou Marcos Pimentel.

Fórum que qualifica, desmistifica e conscientiza

O presidente da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas crê que para os técnicos que trabalham no setor público, na gestão dos serviços de transporte e trânsito, enfim, na gestão da mobilidade, este encontro é talvez o único espaço de formação, oportunidade de conhecimento de bons projetos, de soluções tecnológicas novas. A participação das equipes dos órgãos gestores, em todos os níveis, precisa ser estimulada e muito bem aproveitada. “Há potencial nestes encontros que estão completando 30 anos e agora está com o desafio de debater e procurar articulação e soluções para cidades para o enfrentamento de embates de interesse comum”.

A importância deste Fórum

Marcos Pimentel enfatiza que na gestão das políticas de mobilidade nem sempre os interesses são plenamente convergentes; há disputas de visões, lutas por interesses, entre município, Estado, União, sem falar de questões nas relações público x privado para as quais, se às cidades (o Fórum é primordialmente ou espaço dos Municípios) agirem de forma articulada, construindo pautas comuns, os resultados obtidos poderiam ser melhores.

Como construir uma cidade inclusiva, acessível e sustentável?

“Não faltam estudos, teses, artigos e outros apontando pelo menos alguns caminhos para isso. Porém, colocá-los em prática, porém, raramente são efetivamente realizados.

O que falta então?

Em primeiro lugar, ainda falta muita informação sobre o que é uma cidade sustentável, pelo menos no que se trata de mobilidade. Priorizar o transporte coletivo, valorizar os modos não motorizados (pedestres e ciclistas), qualificar os espaços públicos, restringir a utilização dos modos motorizados individuais, são conceitos claramente expressos na lei nacional de diretrizes da política de mobilidade, provavelmente são endossados pela maioria (senão todos) dos gestores da área, mas dificilmente se concretizam.

Na realidade, quando chega a hora de “comprar as brigas” necessárias para implementação dessas medidas, a dura realidade dos jogos de interesse, das forças políticas locais, fala mais alto. Os secretários, dirigentes locais, nem sempre se dispõem a tomar as medidas necessárias, ou, quando se dispõem, nem sempre contam com apoio de fato do Governo”, responde Marcos Pimentel.



“Em primeiro lugar, ainda falta muita informação sobre o que é uma cidade sustentável, pelo menos no que se trata de mobilidade.”

 Marcos Pimentel - Ex-Presidente da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC)

E sobre mobilidade excludente e elitista vigente na maior parte das cidades?

“Por trás da grande fragilidade que, sem dúvida, está a compreensão da sociedade a respeito desses grandes conflitos que estão em jogo na reversão deste padrão de mobilidade excludente e elitista vigente na maior parte das cidades. Esse evento tem o papel de, consequentemente, desmistificar e conseguir apoio técnico e da sociedade, expressa em uma visão conservadora dos setores econômicos, para combater e modernizar a organização da sociedade civil e da população em geral”.

“Soluções são difíceis e caras”

Sobre a forma como a sociedade está evoluindo atualmente, em consequência dos hábitos, sobretudo os digitais, Marcos Pimentel informou que as cidades onde os problemas são de tal tamanho que fariam a sociedade apoiar medidas duras de inversão de prioridades, as soluções são difíceis e caras; por outro lado, nas cidades onde é, em tese, mais simples a adoção de medidas desta natureza, falta a percepção da sociedade da sua necessidade e urgência.

E como trabalhar o conceito de mobilidade para as atuais gerações?

Marcos Pimentel com sua larga experiência com mobilidade urbana e tendências de mercado e de comportamento lamenta a falta de apoio político para uma mudança mais radical no padrão de mobilidade urbana, o que é, no fundo, uma questão cultural e, portanto, de educação.

“Mas não se trata da educação escolar, ainda que este espaço possa ser melhor aproveitado, mas é uma questão de educação para a cidadania, para a importância da questão ambiental, para a emergência de políticas sociais e econômicas mais justas. E isto não se aprende nas escolas, se aprende na vida, em casa, no dia a dia. Nas escolas também, é claro, mas é o exemplo que vem de casa”, observou.

“É a coragem dos administradores públicos em ousar, em comprar as brigas que precisam ser vistas como exemplares. Cada vez mais as políticas urbanas, em geral, e as de mobilidade, em particular, se colocam como uma questão de sustentabilidade, econômica, social e ambiental. Mas as pessoas precisam se dar conta disso”, relatou Marcos Pimentel.

1994-2024





Tuca Munhoz

“Não se constrói mobilidade urbana sem vencer as barreiras que limitam a locomoção das pessoas”

Ativista dos direitos humanos e Justiça Social, com foco na pessoa com deficiência e mobilidade reduzida, Tuca Munhoz traz observações sobre a mobilidade para incluir idosos, pessoas em cadeiras de rodas e com qualquer deficiência

Quase 10% da população brasileira, conforme dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), possui algum tipo de deficiência. O percentual corresponde a 20 milhões de pessoas, quase a mesma quantidade de habitantes do Chile e número superior ao da população do Equador. Ainda para efeito de comparação, os 20 milhões de pessoas do Brasil que necessitam de mais acessibilidade corresponde a duas vezes a população da Grécia ou da Áustria, sendo inclusive muito maior do que o número de moradores do Estado de Israel, da Dinamarca, Finlândia, Noruega ou do vizinho Uruguai.

E, em se tratando de acessibilidade dentro da mobilidade urbana brasileira, como incluir nas cidades e no transporte coletivo este volumoso número de pessoas, acrescido de um fator bem lembrado por Tuca Munhoz, ativista dos direitos humanos e da Justiça Social, com foco na pessoa com deficiência, o do envelhecimento da sociedade brasileira?

Assim como países citados, como Grécia, Áustria, Dinamarca, Noruega e o próprio Uruguai, o Brasil, nos últimos 25 anos, vêm sofrendo com o envelhecimento da sua gente. Por exemplo, atualmente a idade mediana da população brasileira - divisão entre os 50% mais jovens e os 50% mais idosos - é de 35 anos. Cinco anos atrás, a idade mediana era de 29 anos.

O ativismo de Munhoz, que se locomove em uma cadeira de rodas motorizada, é voltado ao direito ao transporte para as pessoas com deficiências e com algum tipo de mobilidade reduzida.

“As pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, incluindo os idosos - e temos que atentar ao envelhecimento da população brasileira - pessoas em situação de cuidado, àquelas que temporariamente estão portando algum dispositivo clínico, como drenos, entre outras, neste aspecto, o que gostaria de ressaltar, dentro da mobilidade urbana, está muito associado à ausência ou a falta de conhecimento de todos os problemas existentes e que limitam a acessibilidade na locomoção deste público, que é grande”.

Quais são as barreiras enfrentadas

Tuca se atém ao seguinte diagnóstico: dentro do universo de problemas existentes nesta área, o maior deles é justamente não saber, não conhecer e muito menos não ter os dados de quem são essas pessoas com a mobilidade reduzida. “Precisamos identificar também quais são as barreiras enfrentadas por esta população, principalmente quando se pensa em mobilidade. Por exemplo, quais são as limitações de locomoção de uma pessoa em cadeira de rodas, quais obstáculos ela enfrentaria num trajeto simples: saindo de sua casa até o seu local de trabalho. Além das barreiras impeditivas de uma calçada, quais outras há: a pessoa em cadeira de rodas tem o respeito no transporte? conta com tecnologias inclusivas para acessar ônibus ou metrô?”, indagou.

“Não se constrói mobilidade urbana sem vencer as barreiras que limitam a locomoção das pessoas. Não se constrói mobilidade urbana sem falar do oposto ou sem construir um banco de dados sobre as barreiras, dificuldades e com o perfil da população com algum tipo de deficiência - seja ela intelectual, física ou visual. O que considero mais importante para que haja um salto histórico no direito à mobilidade das pessoas com deficiência ou algum tipo de deficiência, é justamente este banco de dados sobre as barreiras que impedem ou trazem dificuldades”, concluiu.



Tuca Munhoz - Ativista dos direitos humanos e Justiça Social

“Estudos mostram que a infraestrutura para veículos elétricos precisa de grandes investimentos em estações de recarga”

Coordenador do gabinete de Gestão Integrada Municipal da Prefeitura de Jundiaí (2017-2020), além de diretor de Segurança do Ciesp Jundiaí. Foi juiz da Justiça Militar do Estado e comandante do 11º Batalhão de Polícia Militar do Interior, atualmente é secretário municipal de Mobilidade e Transporte de Jundiaí

Com pós-graduação em Gestão de Políticas de Segurança Pública pela PUC-São Paulo e mestrado em Ciências Policiais de Segurança e Ordem Pública pelo Centro de Estudos Superiores da Polícia Militar do Estado, além de especialização em Direito Internacional dos Direitos Humanos pelo Comitê Internacional da Cruz Vermelha, Aloysio Alberto Queiroz Júnior entende que o Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, que chega aos 30 anos de atividade, é um marco que reflete a evolução da mobilidade urbana em São Paulo e no Brasil.

“Espero que possamos consolidar discussões que tragam soluções práticas para os desafios atuais, com foco em inovação, integração modal e políticas públicas que apoiem um transporte mais inclusivo e sustentável”, declarou. Sobre os veículos elétricos, segundo Aloysio, os estudos mostram que a infraestrutura para veículos elétricos precisa de grandes investimentos em estações recargas, eletrificação eficiente e logística de manutenção. “No Brasil, ainda estamos nos primeiros estágios, mas é essencial que as cidades se preparem para essa transição com parcerias entre governos e setor privado”, declarou.

Para ele, o Brasil ainda tem um caminho a percorrer em termos de tecnologia. “Contudo, a Inteligência Artificial na mobilidade urbana pode ajudá-la em uma



Aloysio Alberto Queiroz Júnior

transformação, otimizando o tráfego, integrando modais e melhorando a segurança. Investir nessa tecnologia será crucial para tornar os sistemas mais eficientes e capazes de acompanhar as demandas futuras. As mudanças para veículos elétricos trará benefícios ambientais, como a redução de emissão de gases poluentes. No entanto, também exigirá um gerenciamento cuidadoso da demanda por energia elétrica e o tratamento adequado dos resíduos das baterias, aspectos que as próximas gerações terão que lidar com responsabilidade”, concluiu.

OPINIÃO

Mobilidade urbana: o maior desafio é mostrar para as pessoas que o uso do transporte individual precisa ser melhor equacionado



Renato Campestrini

Advogado especialista em trânsito e segurança, Renato Campestrini é especialista em trânsito, mobilidade e segurança. Coordenador jurídico de trânsito, Campestrini participa do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana desde a edição de número 31, realizada em Sorocaba. Sobre os desafios da mobilidade urbana no Brasil, Campestrini tem a seguinte visão:

“Quando tratamos do nosso país, o maior desafio é mostrar para as pessoas que o uso do modo de transporte individual precisa ser melhor equacionado. Que os outros modos de transporte como o coletivo e o não-motorizado, em muitos casos, suprem a demanda das pessoas. A questão do valor da tarifa do transporte coletivo demanda muitos debates, pois o número de pessoas que não têm acesso a ele é significativo. Muito se fala em relação à chamada tarifa zero, mas é preciso pensar formas de colocá-la em prática, sem perda da qualidade do sistema e com formas alternativas de gerar receita para bancá-la”.

“Espero que todos os Municípios façam a adesão ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito”, declara Silvio Médici

Presidente-executivo da Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito (Abeetrans) e membro do Comitê Brasileiro de Transporte de Tráfego, Silvio Médici tem vasta experiência nacional e internacional em gestão de projetos. “Nós sempre olhamos para o Fórum como uma grande oportunidade para o encontro com gestores, diretores de trânsito e toda comunidade ligada à mobilidade e segurança do trânsito, para a troca de informações. Saber quais as demandas dos setores e discutir soluções para cada vez mais levar segurança aos usuários das vias, consistem também em outros pontos fundamentais deste ambiente”, analisou.

Sobre a reunião que celebra os 30 anos, Médici - que acompanha o Fórum há muitas edições - acredita que o tema que trata a mobilidade segura trará a celebração com encaminhamento de ações para o aprimoramento da legislação e do planejamento nos Municípios paulistas. “Com relação à educação no trânsito, temos ainda um longo caminho a percorrer, e a escola é fundamental nessa missão. O conhecimento tríplice para resolver a alta taxa de sinistralidade do País ainda é Educação, Fiscalização e Legislação”, contextualizou Médici.

Outros assuntos

O que o senhor pensa do transporte público gratuito?

Silvio Médici - Algumas cidades já adotam a gratuidade no transporte público e cabe a administração e as câmaras municipais avaliarem frente a sua disponibilidade de recursos e impactos sociais da medida.

Quais experiências da sua cidade que poderão servir para inspirar a mobilidade urbana em outras cidades paulistas?

Silvio Médici - A nossa entidade a ABEETRANS trabalha no apoio as cidades levando tecnologia e serviços para melhorar a experiência da população na sua mobilidade. Seja na correta aplicação da sinalização horizontal e vertical, seja nos dispositivos auxiliares, ou de gestão e



Silvio Médici

controle, a nossa visão é garantir a qualidade baseada em normas e nas boas práticas de engenharia.

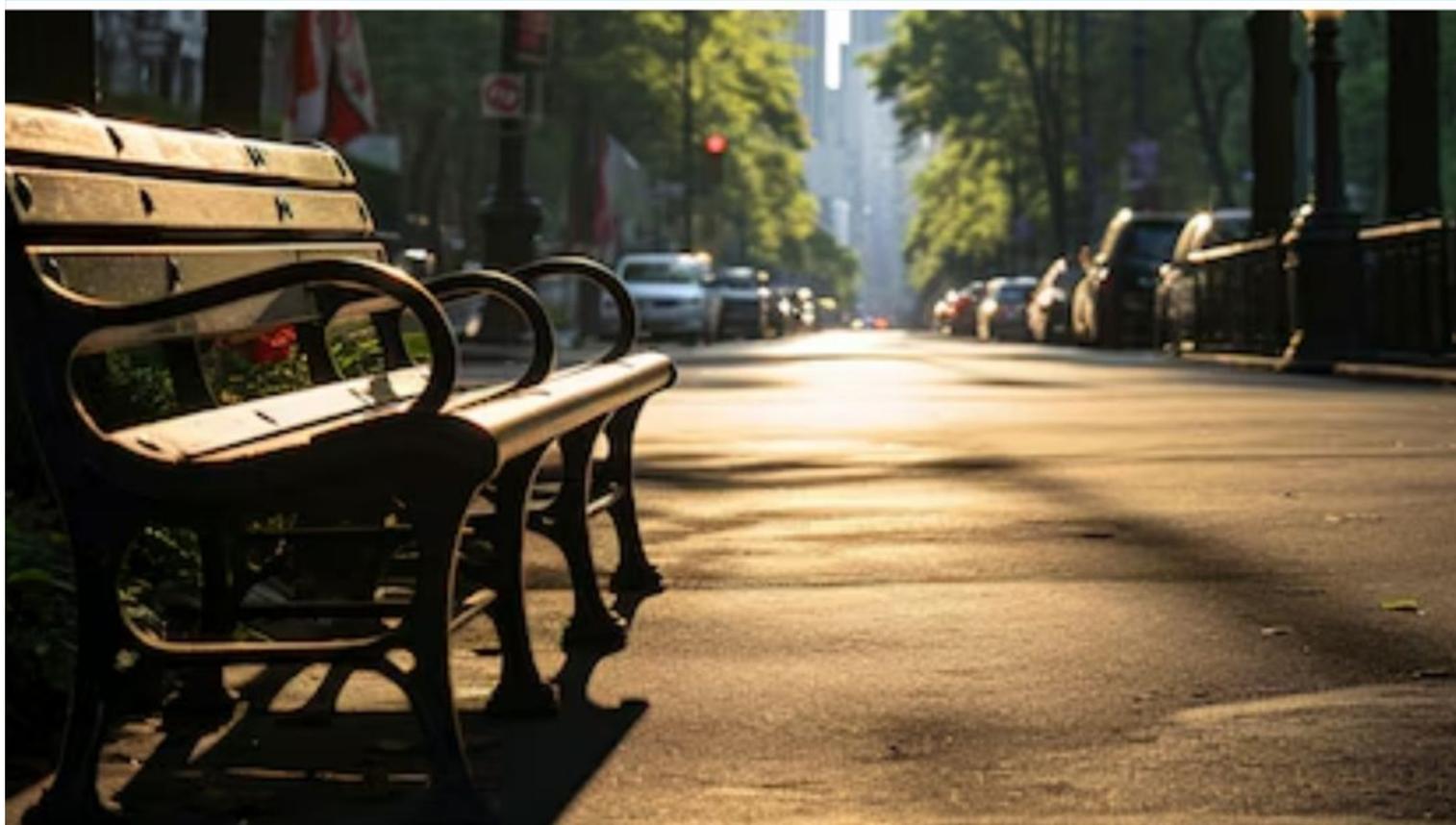
A mobilidade urbana precisa ser mais bem compreendida pela sociedade?

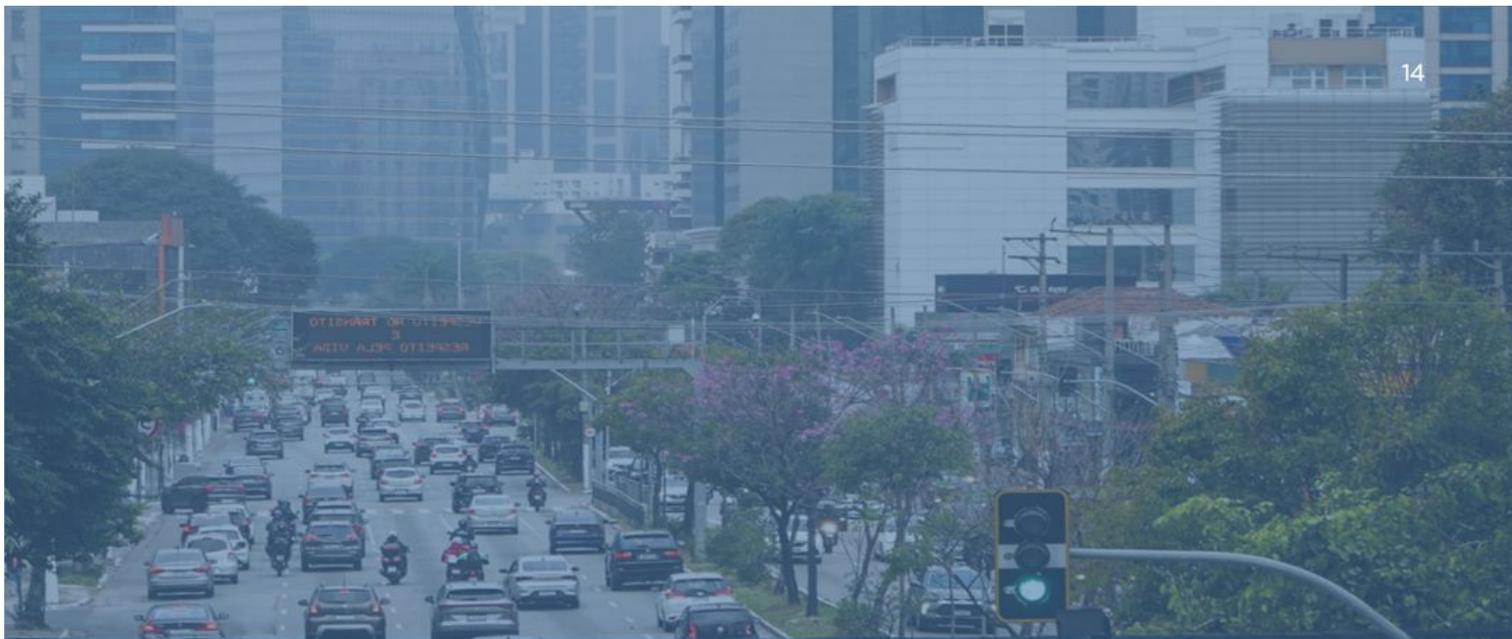
Silvio Médici - Totalmente. Infelizmente a mobilidade não só a urbana, mas as rodovias municipais, estaduais e federais geram um alto índice de sinistralidade que causa um enorme custo ao país. Os dados disponíveis apontam um alto índice de mortes, em torno de 34.000 mil, e mais de 200.000 lesionados, sendo que nos últimos anos observamos um crescente número de motociclistas envolvidos em sinistros de trânsito.

Essa gravíssima situação que além do drama da perda de um ente querido da família, que não tem como quantificar, gera um alto custo estimado pelo IPEA - NT 75, algo em torno de R\$ 130 Bi/ano, e mais do que isso sobrecarrega, os hospitais com acidentados, prejudicando a própria sociedade no atendimento básico.

Como membro da Câmara Temática do PNATRANS, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, espero que todos os Municípios façam a adesão do plano, que afinal é um programa de Estado, com a finalidade de melhorar os nossos índices de sinistralidade no trânsito.

“Sem sombra de dúvidas, nosso maior desafio e meta deve ser a democratização do espaço público”





Ex-presidente do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, Atílio André Pereira, atual secretário de Mobilidade Urbana de Hortolândia, traz sua análise sobre o aperfeiçoamento necessário para o setor

Economista de formação, o ex-presidente do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, Atílio André

Pereira tem ampla experiência na área por ter exercido cargos estratégicos e funcionais em importantes Municípios paulistas. Esteve como subprefeito de São Paulo, diretor operacional da São Paulo Transportes, a SPTrans, diretor de operações da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas e secretário de Transportes e Trânsito de Guarulhos. Atualmente é secretário de Mobilidade Urbana de Hortolândia e nesta entrevista para a publicação que celebra os 30 anos do Fórum Paulista, que antecede a 91ª reunião programa para Marília entre os dias 7 e 8 de novembro de 2024, Atílio traz uma perspectiva de que encontro possa ser repleto de novos temas e propostas que fomentem os dirigentes e técnicos a trabalharem por uma mobilidade mais inclusiva, e democrática.

“Sem sombra de dúvidas, nosso maior desafio e meta



Atílio André Pereira

deve ser a democratização do espaço público, a cada ano os Municípios vêm crescendo gerando um aumento populacional e de motorização, em Hortolândia a cidade

onde estou secretário atualmente, por exemplo, nos últimos 10 anos a população cresceu em média 2% ao ano enquanto a frota subiu cerca de 8% para o mesmo período. Se as taxas de motorização continuarem desta maneira, teremos cada vez mais problemas de trânsito, dificultando os deslocamentos e aumentando o número de sinistros de trânsito. Desta forma é imprescindível investir em modais sustentáveis e coletivos que democratizem e universalizem o espaço público, permitindo o deslocamento a pé, por bicicleta e através dos transportes públicos”, comentou. A seguir leia a entrevista na íntegra:

Como os Municípios, Estados e até o Governo Federal devem e precisam trabalhar o transporte público gratuito?

Atílio André Pereira - Precisamos criar um sistema de fomento para universalizar o transporte garantindo eficiência, conforto e preço acessível. Muito provavelmente a maioria dos municípios não possui

condições técnicas e orçamentárias para promover o transporte público gratuito, mas caso sejam criadas linhas de fomento, nos moldes como já acontece com pastas como a Saúde e a Educação será possível prover um transporte com estas características, e quem sabe, até mesmo gratuito para alguns municípios.

Sobre os Veículos Elétricos (VEs), o que estudos apontam para criação de infraestrutura para atender a essa crescente realidade?

Atílio André Pereira - No transporte público no médio e longo prazo existem inúmeras vantagens, como na redução de emissão dos gases de efeito estufa, redução do ruído, maior durabilidade do veículo, baixo custo de abastecimento e manutenção, além disso, realizamos estudos que mostram que apesar do investimento inicial superior, no longo prazo devido às vantagens mencionadas, os custos se equivalem ou chegam a ser mais vantajosos para o veículo elétrico. No curto prazo o alto custo do investimento inicial repele os empresários, o incentivo do governo federal oferecendo financiamento através do Novo PAC, por exemplo, tem beneficiado sua implantação, o que deve incentivar esta nova tecnologia.

Ainda sobre os veículos elétricos, quais os impactos dessa mudança de comportamento vão gerar para as próximas gerações?

Atílio André Pereira - O primeiro impacto é na redução de emissões de gases que geram o efeito estufa, obviamente é importante investir em fontes de geração de energia limpa, nos últimos anos nossa matriz energética tem se alterado bastante, entre 2020 e 2021 quase 30% da energia gerada no Brasil vieram de termelétricas (que também acabam poluindo), desta forma junto a implantação de uma frota elétrica é importante investir em novas formas de geração de energia elétrica limpa, como através das usinas eólicas e solares.

O sistema de mobilidade e sistema rodoviário do Brasil tem tecnologia estruturada para evoluir junto com a Inteligência Artificial?

Atílio André Pereira - Veículos autônomos são um exemplo de tecnologia utilizada na mobilidade urbana e que utilizam inteligência artificial, entendo que este tipo de tecnologia precisa ser bastante estudada para garantir a segurança viária, atualmente no Brasil não temos infraestrutura adequada para atender este tipo de veículo.

Os Municípios abrem debate sobre democratizar a realidade virtual e uso de inteligência artificial na busca de uma solução pensando conjuntamente?

Atílio André Pereira - Ainda a respeito da inteligência artificial existem novos softwares para o desenvolvimento de projetos que auxiliam os municípios a simular diferentes configurações, por exemplo, o que acontece em um cruzamento se eu substituir uma rotatória por um cruzamento semaforizado? E se for um viaduto? Porém estas tecnologias ainda estão pouco acessíveis, com alto custo, além de necessitarem de profissionais preparados para sua utilização.

Como trabalhar o conceito de mobilidade para as atuais gerações?

O assunto ainda é deixado de lado na formação dos estudantes do Estado de São Paulo?

Atílio André Pereira - Educação para o trânsito tem ganhado cada vez mais a atenção dos municípios, vários deles têm criado escolas públicas de trânsito, ensinando para as futuras gerações as regras de trânsito e o respeito ao espaço público.

E sobre o transporte ferroviário, qual é a sua observação?

Atílio André Pereira - O transporte ferroviário é excelente para qualquer município que consiga fazer o investimento, ele é um transporte de massa, seguro (sem acidentes), não é poluente, é rápido e confortável. Seu maior problema é o alto custo de investimento inicial, acredito que os governos estadual e federal, devem auxiliar os municípios na criação de uma malha ferroviária, seja para o deslocamento interno nas cidades, por sistemas como o VLT, seja para o transporte intercidades, a exemplo do que propõe o Governo do Estado atualmente.

Quais são os obstáculos a vencer para a mobilidade urbana nesta primeira metade do Século 21?

Atílio André Pereira - A mudança de conceito e





mentalidade da população, o carro não deve ser visto como uma prioridade, ou item essencial, será necessário que cada vez mais as pessoas busquem meios de transporte alternativo, seja a bicicleta, a pé, ônibus, VLT, qualquer um que priorize o coletivo e a otimização do espaço público, não o individual.

Como construir uma cidade inclusiva, acessível e sustentável?

Atilio André Pereira - Incentivando estes novos meios de transporte através de infraestrutura adequada, como ciclovias e corredores de ônibus. Além disso, as legislações dos municípios também podem ser adequadas, exigindo que novos loteamentos tenham calçadas mais largas e contínuas e infraestrutura cicloviária desde sua concepção, por exemplo.

Trabalhando a pauta da segurança viária, em nosso município fizemos uma pesquisa de opinião cerca de 1 ano após a implantação dos radares e da redução da velocidade nas principais avenidas de 60 para 50 km/h, esta pesquisa mostrou que 60% da população aprovava a instalação dos radares, por entenderem que eles ampliaram a segurança, os outros 40% que não aprovavam mudaram sua opinião quando foram informados que nosso município havia saído de 1265 sinistros de trânsito (registrados com Boletim de Ocorrência – BO) para 584, uma redução de mais de 50%. Desta forma, entendo que os municípios devem sempre buscar esta abordagem apontando os benefícios ofertados por estes equipamentos.

Qual é a sua avaliação do impacto da 'Lei Seca' no trânsito brasileiro?

Atilio André Pereira - Muito positiva, estudos apontam que a lei seca reduziu o número de mortes no trânsito em

cerca de 28% na última década, iniciativas como esta devem sempre ser buscadas e incentivadas por todas as instâncias do poder público, assim como ocorreu em outras leis e campanhas realizadas como as que incentivaram o uso cinto de segurança e do capacete. Entendo que atualmente nosso maior desafio é coibir o uso do celular ao volante prática que já é a terceira maior causa dos sinistros fatais de trânsito, perdendo apenas para o consumo de álcool e o excesso de velocidade.

A expectativa deste encontro está nas propostas a serem debatidas e nas ações que devem encaminhadas ao Ministério das Cidades

É preciso aproveitar o momento já que planejamento urbano e mobilidade urbana estão no centro das discussões do Governo Federal

A 91ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, sediada em Marília, apontará a resiliência que o setor de transporte público tem vivido nos últimos anos no Brasil. A diminuição da demanda colocou em risco a sustentabilidade de diversos sistemas, sem falar dos avanços das tecnologias e das inovações e as mudanças nos padrões de comportamentos.

O ex- secretário municipal de Transportes e Trânsito de Piracicaba e ex-Presidente do Fórum, Eduardo Gianetti, explicou que nesses 30 anos do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana houve avanços significativos e, lamentavelmente, muitos retrocessos. E como membro atuante do Fórum, Gianetti alimenta a expectativa de que esse encontro comemorativo tenha um olhar bastante especial para o acúmulo de experiências que devem somar na busca de novos avanços que ofereçam segurança e qualidade de vida a todos.

O Ex-secretário municipal de Transportes e Trânsito de Piracicaba e ex-presidente do Fórum Paulista, ressaltou que o Planejamento Urbano e Mobilidade sempre ganham protagonismo nas mesas de discussões dos governantes das esferas nacional, estadual e municipal e vêm amadurecendo nos últimos 13 anos subsequentes tanto a nível das políticas federais, como nas proposições do Fórum Paulista.

“Esses 30 anos de ações e reuniões, historicamente, têm tido um papel importante, ao colocar, desde o início, o transporte coletivo como uma prioridade para a população, junto com o planejamento urbano das cidades. E gradativamente foi enfrentando a modernidade com as novas tecnologias para o sistema

de transporte e também para o trânsito, proporcionando nestas 3 décadas trocas de experiências bastante ricas entre as cidades, podendo a cada encontro avaliar o que funcionava ou não, acompanhando de perto a evolução das tecnologias”, explicou.



“As tecnologias existem, porém são muito caras, mas estão sendo muito usadas na gestão do trânsito e transporte.”

Eduardo Gianetti - ex-secretário municipal de Transportes e Trânsito de Piracicaba e ex-presidente do Fórum Paulista

Sobre o tema veículos elétricos e que estão cada vez mais, ganhando espaço nas ruas, avenidas e rodoviárias das cidades brasileiras, “eu acredito que seja um assunto para os próximos 30 fóruns futuros, porque é um assunto de importância vital para a questão dos avanços tecnológicos que diminua a emissão de gases de monóxido de carbono na atmosfera”, pondera o ex-secretário municipal de transportes de Piracicaba.



Tecnologias limpas

Eduardo Gianetti resalta a importância das tecnologias limpas. Isso Mesmo! Um assunto de extrema importância porque o Brasil se destaca no globo terrestre e domina o tema. “Como a dos combustíveis verdes, a serem pensadas em relação ao ônibus elétrico, cuja bateria é um problema na hora do descarte. Então essa questão de que os veículos e ônibus elétricos estão aumentando. É preciso um olhar aprofundado. O Brasil possui uma frota de quase 200 mil ônibus e é um dos maiores exportadores de ônibus do mundo, então é muito importante pensar no descarte das baterias dos veículos elétricos”.

“Eu acredito que todos os dirigentes e convidados deste evento deverão se debruçar sobre o tema tecnologias limpas, convidando especialistas, profissionais, cientistas, pesquisadores para que os próximos gestores municipais, estaduais e federais, possam ser orientados e qualificados para esse desafio com uma visão mais aprofundada e apresentar diferentes e novas tecnologias e soluções, pensando principalmente, na melhoria dos sistemas de transportes coletivos”.



José Carlos Sacramone

A MOBILIDADE ATUAL DAS CIDADES BRASILEIRAS É DESIGUAL

A maioria das cidades médias em todo país enfrenta grandes desafios

Apesar dos desafios apresentados, o transporte coletivo [por ônibus, em particular], exerce um relevante papel na prestação do direito social ao transporte a uma parcela significativa da população. Importa, assim, saber o que tem motivado os usuários a deixarem de usar ônibus nos seus deslocamentos diários e o que os levaria a voltar a utilizar esse meio de transporte. O engenheiro José Carlos Sacramone, ex- secretário de transportes de Jundiaí - a 51ª maior cidade do Brasil e a 12ª maior do Estado de São Paulo - e ex-presidente do Fórum Paulista, convidado de honra nesta 91ª edição, fala quais são os obstáculos a vencer para a mobilidade urbana nesta primeira metade do Século 21.

De acordo com Sacramone, a Mobilidade Humana e Urbana atual das cidades brasileiras é desigual, poluente e cara. E ainda, a maioria das cidades médias brasileiras enfrentam grandes desafios. "Uma parte considerável das pessoas mora longe dos seus empregos, serviços públicos, equipamentos de educação e lazer e por isso enfrentam grandes deslocamentos diários", afirma José Carlos Sacramone.

"A mobilidade é um desafio ainda maior para pessoas com deficiência e de baixa renda"



Jose Carlos Sacramone - Engenheiro - Ex secretário de Transportes de Jundiaí - SP

A 91ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana traz uma parcela da população que se utiliza do transporte público enfrenta uma tarifa que tem um impacto significativo no seu orçamento, contrastando com a renda familiar, além dos problemas operacionais do sistema para os debates.

"Já os acidentes de trânsito, que atingem com maior gravidade os pedestres, os ciclistas e motociclistas, também impactam no sistema de saúde e tem um custo social e econômico relevante", ressalta o engenheiro que atuou como secretário de transportes de Jundiaí, na Grande São Paulo, e presidiu o Fórum Paulista que chega em sua 91ª edição.

"As cidades precisam ampliar a infraestrutura dedicada a priorização do transporte público"

O desenvolvimento sustentável vem da necessidade de ampliar a infraestrutura dedicada à priorização do transporte público, como alerta o engenheiro, José Carlos Sacramone,

presença garantida nesta 91ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana é uma oportunidade para dedicar maior atenção à mobilidade ativa a pé e por bicicletas, seja para fins de trabalho, comercial, lazer ou esporte.

“A mobilidade menos poluente deve ser incentivada pois além de contribuir com o meio ambiente, especialmente com a qualidade do ar, melhora a saúde e qualidade de vida das pessoas. As estratégias para uma Mobilidade mais eficiente e sustentável, alinhadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana, precisam ser implantadas e incentivadas. Impossível manter-se o mesmo padrão de incentivo ao transporte individual ofertado até o momento, ou até agora. As cidades já estão saturadas em termos de mobilidade e em termos ambientais também”, explicou.

Meio Ambiente

“É quase impossível, no curto prazo, reverter a equação atual...”

Já que será quase impossível, no curto prazo, reverter a equação atual, acredita José Carlos Sacramone. “Precisamos, pelo menos, investir na qualidade do transporte público, de forma a competir com o transporte individual em termos de tempo, qualidade e economia. Precisamos, urgentemente, atrair novos usuários para o transporte público, a exemplo do que fazem os serviços de metrô. Um transporte público, qualquer modal, que queira se tornar sustentável, deveria focar basicamente em três lemas, se quiser competir com o transporte individual. Qualidade, confiabilidade e rapidez. O preço do transporte é consequência de sua utilização e do modelo de custeio e de cidade que se pretende adotar”, explanou Sacramone.

“Transporte público de qualidade deve atender com conforto principalmente as mulheres”

José Carlos Sacramone pondera que na maioria das cidades ainda há transporte de pessoas que parecem estar sentadas nos chassis dos caminhões encarroçados. São veículos altos, pouco acessíveis e com configurações internas absurdas. Segundo ele, o mercado ainda não oferece veículos de pisos baixos a preços competitivos, resultado da pouca exigência dos órgãos gestores e das condições de nossas vias. “Apesar da inovação tecnológica, que permite a cobrança da tarifa das mais diversas formas, nessas mesmas cidades, temos ainda que conviver com a figura do cobrador, que onera o custo do transporte”.

Tecnologia a serviço da população

Com a priorização de circulação e diminuição dos obstáculos físicos que impactam sobremaneira o transporte. A utilização de meios eletrônicos de arrecadação, controle de circulação de trânsito, controle e circulação da frota, e comunicação em tempo real garantem maior confiabilidade aos sistemas e rapidez ao processo de locomoção.

“Precisamos investir urgentemente na priorização de circulação do transporte coletivo de passageiros para construir cidades inclusivas, acessíveis e sustentáveis. Quando pensamos nas palavras “inclusiva” e “acessível”, somos primeiramente levados a pensar na pessoa com alguma dificuldade de locomoção, porém a inclusão é muito mais que isso. Incluir, é respeitar as diferenças, reconhecer o direito de todos. (direito de ter acesso aos serviços públicos, à educação, ao lazer...) Quanto à sustentabilidade, é preciso reconhecer que os recursos disponíveis não são infinitos, que devemos utilizá-los com inteligência e com visão de futuro. As mudanças climáticas já se fazem sentir, a água potável já começa a escassear, mesmo num país com uma quantidade excepcional de recursos hídricos”, detalhou Sacramone.

Diminuir a motorização das cidades é imperativo

Estimular a mobilidade ativa: a pé, bicicleta e o próprio transporte público, que precisa ser de qualidade para atrair o passageiro. Aproximar a moradia das pessoas do emprego e dos serviços públicos também contribui para a inclusão, acessibilidade e sustentabilidade’.

Limitação de velocidade por radar é uma pauta polêmica

José Carlos Sacramone confirma essa tese e pede uma reflexão já que nenhum candidato a prefeito de São



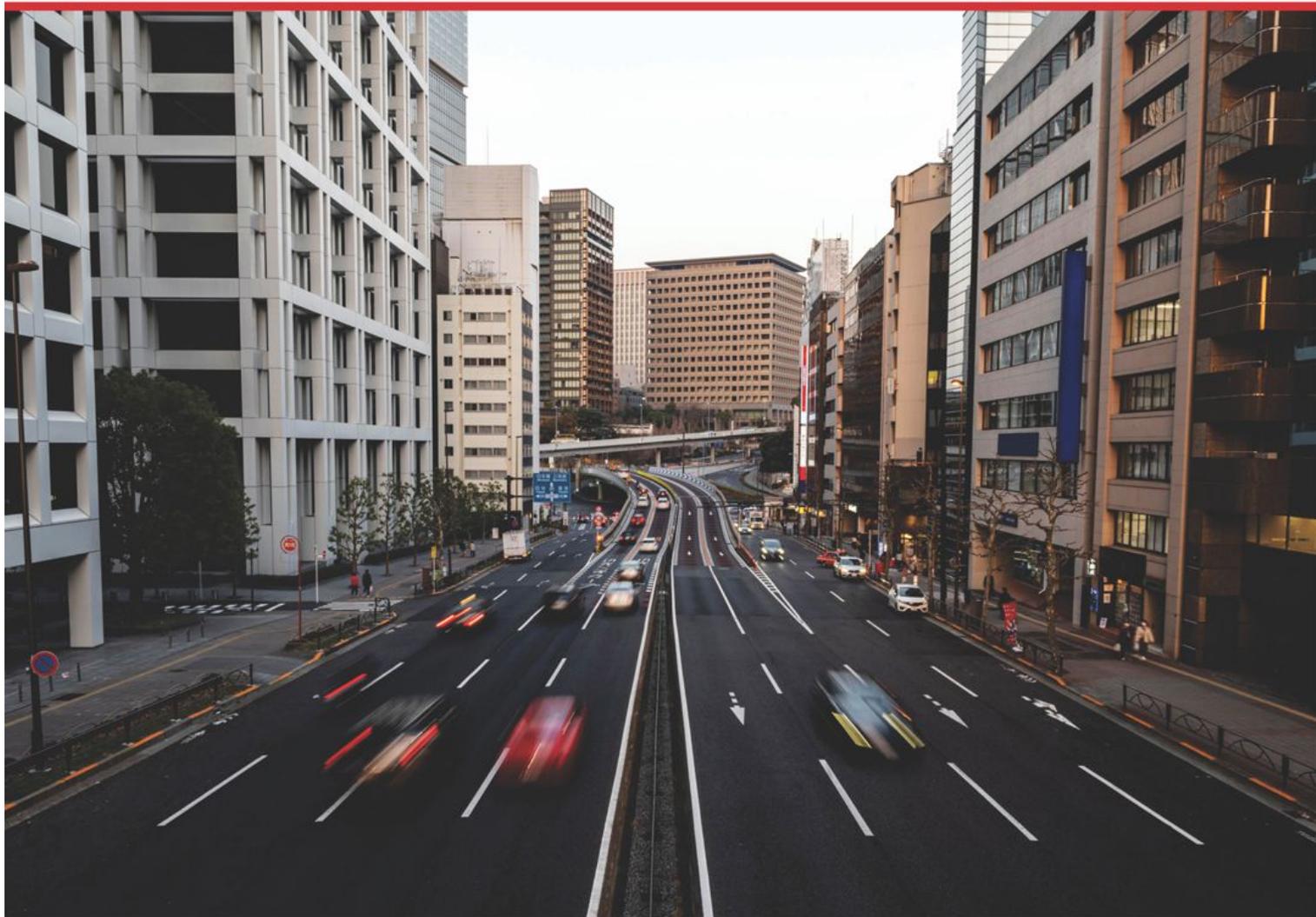
Paulo quis tocar no assunto. E como lidar com este tema que até poderiam ter importunado campanhas políticas municipais. “O controle da velocidade via equipamentos eletrônicos é necessária, mas trata-se de uma questão pouco explicada com profundidade. Há necessidade de se explicar ao público em geral que a redução da velocidade é uma questão de saúde pública, e seu con-

trole é imprescindível. É impopular, mas necessário, os hospitais estão cheios de pessoas lesionadas em acidentes de trânsito, em modo muito especial os motociclistas". Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS) "A velocidade excessiva contribui para cerca de um terço de todas as mortes que ocorrem no trânsito em países de alta renda e metade delas em países de baixa e média renda."

Sob o aspecto do transporte público, José Carlos Sacramone vê a necessidade da implantação de redutores físicos de velocidade que impactam diretamente na qualidade e na velocidade de atendimento. Segundo ele, um ônibus lotado é obrigado a reduzir a velocidade a quase zero, para vencer os obstáculos físicos, o que prejudica a operação, o conforto dos usuários e a manutenção dos veículos, impactando, por consequência, diretamente no preço das tarifas.

"Controlar a velocidade com a utilização de equipamentos eletrônicos de aferição da mesma, em vias não segregadas ao transporte público, pode parecer impopular, mas é o melhor modo de se garantir uma velocidade de operação adequada ao transporte público e proporcionar-se segurança a todos os usuários da via (motoristas, passageiros, pedestres e ciclistas). E os redutores físicos, fixos, garantem somente a redução pontual da velocidade, enquanto o controle eletrônico, pode proporcionar uma mudança de comportamento, e com isso uma melhoria nos índices de acidentalidade.

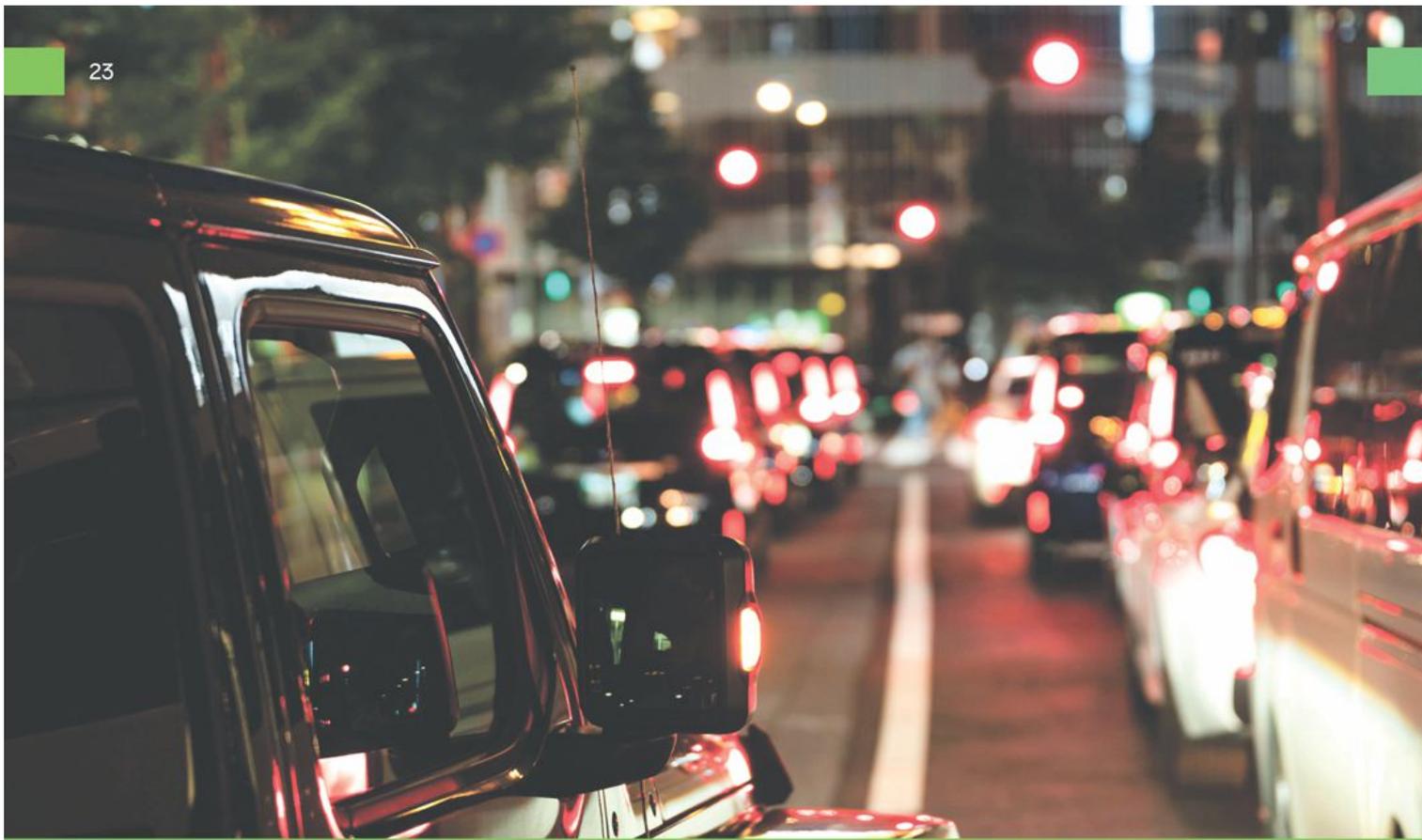
"Os redutores físicos penalizam toda a população, os motoristas em geral e em especial os usuários do transporte coletivo, público ou privado, enquanto o controle eletrônico atuará somente sobre aquele que desrespeita as regras. Isso tem que ser claramente explicado e implantado, com planejamento, com aferição dos resultados e com a demonstração clara de seus efeitos. Não é uma tarefa fácil nem agradável, mas precisa ser enfrentada", garante Sacramone.





O surgimento do Fórum Paulista de Gerenciadores de Transporte Urbano em 1994 integrou um grande processo de aperfeiçoamento da mobilidade urbana, iniciado em 1988 - a partir da promulgação da Constituição Federal





Uma grande troca de experiências e de conhecimentos, com vistas a melhorar a circulação dos veículos e os deslocamentos

É inegável que a mobilidade urbana passa, atualmente, por grandes mudanças

O diretor-executivo (CEO) da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Francisco. N. Christovam, engenheiro civil que atua como diretor da Confederação Nacional do Transporte (CNT), um dos convidados do 91º Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana.

Ao longo de mais de 45 anos de carreira, Francisco Christovam já exerceu vários cargos de direção em órgãos públicos e empresas privadas, tendo atuado como consultor no desenvolvimento de políticas públicas, planejamento estratégico e modelos de gestão. Tem dezenas de artigos técnicos publicados em sites, jornais e revistas especializadas. Presença ilustre neste encontro de 30 anos dos secretários e dirigentes públicos de Mobilidade Urbana, ele confessa que os encontros promovidos pelo Fórum Paulista de Secretários e

Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana têm possibilitado o debate sobre os temas mais atuais no campo da mobilidade das cidades, bem como uma grande troca de experiências e de conhecimento, com vistas a melhorar a circulação dos veículos e os deslocamentos de toda a população que vive nos centros urbanos.

Para ele é inegável que a mobilidade urbana passa, atualmente, por grandes mudanças, seja no âmbito institucional e jurídico-legal, seja nos aspectos tecnológicos, econômico-financeiros e operacionais. “O aumento do número de cidades que estão subsidiando seus sistemas de transporte e o andamento do projeto de lei que cria o Marco Regulatório para os transportes urbanos, os impactos decorrentes da regulamentação da reforma tributária, e os efeitos da eventual criação de um Sistema Único de Mobilidade – SUM, conforme a PEC N° 25/2023 já apresentada ao Congresso Nacional, mostram que estamos diante de um momento especial e de um

novo cenário para os transportes urbanos”, ressalta o diretor executivo (CEO) da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)”.

Como construir uma cidade inclusiva, acessível e sustentável?

“As cidades brasileiras, salvo raras exceções, foram fundadas e cresceram sem nenhum planejamento urbano. Nesse sentido, os bairros e os logradouros por onde circulam os veículos e por onde as pessoas realizam seus deslocamentos não obedecem a nenhuma lógica ou racionalidade, seja do ponto de vista do traçado ou mesmo das suas características físicas. Acrescente-se a essas condições o crescimento desordenado das cidades, com a população de mais baixa renda morando nas periferias, distante das regiões onde se localizam os empregos, as escolas, os hospitais, o comércio e as áreas de lazer”, observou Christovam.

Rede de transporte integrada

Ele acredita que o sistema viário, utilizado pelos veículos particulares e pelo ônibus, para o acesso aos empregos e aos serviços públicos, obriga a realização de viagens por ruas congestionadas e com percursos muito mais longos do que o necessário. Segundo ele, a elaboração de um plano diretor de mobilidade e o estudo de uma rede de transporte integrada, que considere a geração e a atração de viagens, que analise a divisão modal e que possibilite uma avaliação dos custos dos deslocamentos, tanto no transporte público, como no privado, é de suma importância. “Esse é o ponto de partida para a construção de uma cidade inclusiva, acessível e mais sustentável”, acrescenta o engenheiro civil.

Limitação de velocidade monitorada digitalmente, como lidar com esta medida?

“Durante anos, quando a aplicação das multas de trânsito era feita por policiais ou por agentes de trânsito, era comum dizer que as multas de trânsito não tinham o objetivo específico de punir os infratores; mas, sim, de aumentar a arrecadação municipal. Para os infratores contumazes, tratava-se de uma verdadeira ‘indústria da multa’, unicamente, com fins arrecadatórios. Mais recentemente, com a utilização de radares eletrônicos ou de equipamentos similares, a fiscalização do trânsito e a eventual aplicação de multas passou a ser uma operação que independe da atuação humana. Mas, mesmo assim, ainda há quem acredite que sem a aplicação de multas é possível organizar a circulação dos veículos, nas cidades de médio e grande portes, e fazer cumprir as regras do Código de Trânsito Brasileiro”, frisou.

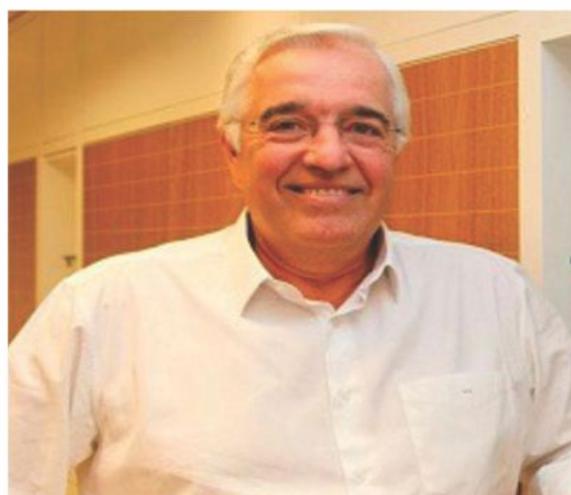
“Mesmo com a modernização da fiscalização, ninguém passou a considerar que, na verdade, um número elevado de multas pode ser considerado a ‘indústria da



infração’, uma vez que equipamentos eletrônicos são à prova de perseguição ou punição indevida”

Conforme observou Christovam, uma forma bem simples de enxergar essa questão é admitir que se o motorista for disciplinado, responsável e não cometer nenhuma infração de trânsito, certamente, não será multado!

Ela revelou que o Brasil faz parte de um grupo de 32 países que têm tolerância zero para concentração de álcool no sangue de qualquer motorista. “É perceptível que parte da população compreendeu o propósito dessa lei e se adequou à legislação, mas ainda é tema de preocupação, pois são frequentes as notícias de fatalidades motivadas pela alcoolemia. Assim, é importante reconhecer que a chamada “Lei Seca” já demonstrou a sua eficácia e sua necessidade, seja para diminuir mortes no trânsito, seja para tirar de circulação, mesmo que por tempo reduzido, motoristas irresponsáveis e descumpridores das leis de trânsito”, concluiu.



Francisco N. Christovam

Raquel Chini

ATUALIZAÇÃO PARA BUSCA DE SOLUÇÕES PARA MANTER A MOBILIDADE URBANA SADA E RESPEITADA

91ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana tem elevada responsabilidade

As inovações tecnológicas e as mudanças nos padrões de comportamento estão redefinindo como as cidades estão se movendo. Para trocar experiências e contribuir para novas ações para mobilidade urbana, a engenheira civil, bacharel em direito, pós-graduada em Informática e Gestão Pública, atualmente, prefeita de Praia Grande, Raquel Chini, vem à Marília para participar da 91ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, evento que acontece dias 7 e 8 de novembro para se tornar um ponto de inflexão importante para tornar a mobilidade sadia e respeitada.

Raquel Chini reflete que realmente 2024 será marcado pelas inovações tecnológicas e mudanças comportamentais que moldam o futuro das cidades de maneira significativa. Segundo a prefeita de Praia Grande, a convergência de tecnologias como veículos autônomos, eletrificação do transporte, integração de modais e a crescente preocupação com a sustentabilidade têm impulsionado uma verdadeira revolução no setor. “Além disso, as cidades inteligentes, equipadas com dados em tempo real e soluções de inteligência artificial, estão transformando a maneira como planejamos e operamos os sistemas de transporte”, afirmou Raquel Chini.

30 anos de debates sobre mobilidade urbana

Sobre o Fórum em Marília, a expectativa dela é muito positiva. “A comemoração dos 30 anos de debates sobre mobilidade urbana e a troca de conhecimentos durante este evento são de suma importância, pois é um momento importante para atualização das políticas e

práticas que podem garantir uma mobilidade urbana mais eficiente, inclusiva e sustentável. Este encontro será uma oportunidade para discutir soluções práticas, levando em consideração o impacto das novas tecnologias e as necessidades locais de infraestrutura”.

Raquel Chini espera que as discussões não apenas revisem as conquistas passadas, mas que também projetem ações inovadoras para o futuro, com foco em preservar o respeito ao meio ambiente e à sociedade. “A mobilidade deve ser uma prioridade integrada ao planejamento urbano, e esse fórum tem potencial para propor diretrizes que beneficiem tanto a população quanto o desenvolvimento sustentável das cidades”, afirma a prefeita de Praia Grande, litoral paulista.

“Uma das mais promissoras tendências na mobilidade urbana tem sido a implementação de Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS) baseados em Inteligência Artificial (IA) e Internet das Coisas (IoT)”, diz Raquel Chini.

Esta evolução tecnológica, de acordo com Raquel Chini, vem transformando o cenário de transporte nas cidades e trazendo soluções inovadoras para desafios antigos, como congestionamentos e gerenciamento de tráfego.

O sistema rodoviário do Brasil tem tecnologia estruturada para evoluir junto com essa tendência?

“Esse pode ser um dos temas a serem debatidos durante o evento já que os sistemas baseados em IA são capazes de analisar grandes volumes de dados em tempo real, provenientes de diversas fontes integradas, como câmeras de tráfego, sensores nas estradas e dados de



GPS. Com esta análise, é possível ajustar padrões de semáforos, prever congestionamentos e recomendar rotas alternativas para os motoristas. Essa gestão dinâmica do tráfego reduz os engarrafamentos, economiza tempo de viagem e melhora a experiência geral de deslocamento na cidade.

Para ela, os Municípios devem se abrir para debates e também democratizar a realidade com a sociedade para que juntos possam buscar a solução. “Os Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS), baseados em IA e IoT, têm realmente potencial para transformar a mobilidade urbana ao otimizar a gestão do tráfego e melhorar a eficiência dos deslocamentos. No Brasil, algumas cidades já têm experimentado e implementado soluções tecnológicas, como monitoramento de tráfego em tempo real e controle adaptativo de semáforos. No entanto, o sistema rodoviário do país ainda enfrenta desafios significativos, principalmente devido à extensão territorial, à diversidade de infraestrutura e à disparidade tecnológica entre regiões”.

“A infraestrutura existente precisa de modernizações substanciais para acompanhar plenamente essa tendência. Muitos municípios ainda possuem sistemas de transporte e rodovias que dependem de processos manuais ou infraestruturas obsoletas. Além disso, a integração de tecnologias como IA e IoT exige investimentos contínuos em conectividade, infraestrutura de dados, sensores, câmeras e outros dispositivos que permitam o funcionamento eficaz desses sistemas”, explicou Raquel Chini.

Sobre a questão levantada sobre a participação dos municípios e a democratização do debate é essencial. Para que essas inovações, segundo ele, sejam realmente eficazes, é crucial que o debate seja ampliado e envolva a sociedade civil, empresas privadas, governo e acadêmicos.

“A inclusão da população no processo de desenvolvimento e implementação desses sistemas

promove transparência e garante que as soluções sejam alinhadas às reais necessidades da cidade e dos cidadãos. Esse diálogo aberto pode acelerar a adoção de tecnologias, gerar ideias inovadoras e assegurar que a mobilidade urbana atenda a todos de maneira justa e inclusiva”.

“Os Municípios podem organizar fóruns, consultas públicas e parcerias com universidades e empresas tecnológicas para fomentar essa discussão, promovendo um planejamento conjunto que explore as potencialidades da IA e da IoT e, ao mesmo tempo, aborde os desafios de implementação em diferentes contextos urbanos”, completa Raquel Chini.



Raquel Chini - Presidente do Fórum Paulista 2017-2018

Veículos Elétricos (VEs) solucionam?

A engenheira e chefe do Executivo de Praia Grande responde que em 2024, a transição para os veículos elétricos (VEs) se tornou mais pronunciada do que nunca. Segundo ela, esta tendência é impulsionada por uma combinação de avanços tecnológicos, preocupações ambientais e mudanças nas preferências dos consumidores. A venda de carros elétricos no Brasil bateu recorde em 2023, atingindo um patamar de quase 94 mil unidades, o que sinaliza a tendência crescente de adoção desta tecnologia.



Raquel Chini diz ainda que a transição para veículos elétricos (VEs) no Brasil tem avançado de forma significativa, e o recorde de vendas em 2023 reflete essa tendência de crescimento. No entanto, para que essa adoção continue de forma acelerada e sustentável, é crucial o desenvolvimento de uma infraestrutura adequada para suportar a crescente frota de veículos elétricos, como estações de recarga, políticas públicas de incentivo e adequações na rede elétrica.

“Existem estudos e iniciativas em andamento para a criação de uma infraestrutura robusta voltada para VEs no Brasil. Tanto o setor público quanto o privado têm investido em soluções para expandir a rede de pontos de recarga, especialmente nas principais capitais e em corredores rodoviários estratégicos. Em cidades como São Paulo e Curitiba, já se observam iniciativas de expansão das estações de recarga, e alguns estados oferecem incentivos fiscais e isenção de impostos para a compra de veículos elétricos e instalação de carregadores.

“Mas, no entanto, ainda há desafios a serem superados para atender à demanda em todo o país. O Brasil possui uma extensão territorial ampla e, em muitas regiões, a infraestrutura de recarga é inexistente ou insuficiente. Além disso, a modernização da rede elétrica para suportar um aumento considerável no consumo de energia devido à expansão dos VEs é um ponto que requer planejamento de longo prazo” complementa Raquel Chini.

Plano Nacional de Mobilidade Elétrica

Raquel explica que estudos de viabilidade e programas de incentivo, como o Plano Nacional de Mobilidade Elétrica, estão sendo desenvolvidos para enfrentar essas questões. Algumas parcerias público-privadas (PPPs) também têm se mostrado promissoras para acelerar a implementação de infraestrutura, garantindo que as áreas urbanas e rodovias tenham maior cobertura de pontos de recarga, possibilitando uma transição mais tranquila para os veículos elétricos. No entanto, para atender plenamente essa nova

realidade, é necessário um esforço contínuo e integrado entre governos, indústrias automotivas e o setor de energia.

“Os próximos passos incluem não apenas expandir a rede de recarga, mas também investir em fontes de energia renováveis para garantir que a eletrificação do transporte seja ambientalmente sustentável, mantendo o foco na redução da pegada de carbono e em soluções mais eficientes de mobilidade urbana”, concluiu.

“Com baterias mais duráveis e preços mais acessíveis, os VEs estão se tornando uma opção viável para mais pessoas, contribuindo não somente para a mobilidade urbana, mas também para uma cidade mais limpa e sustentável”.



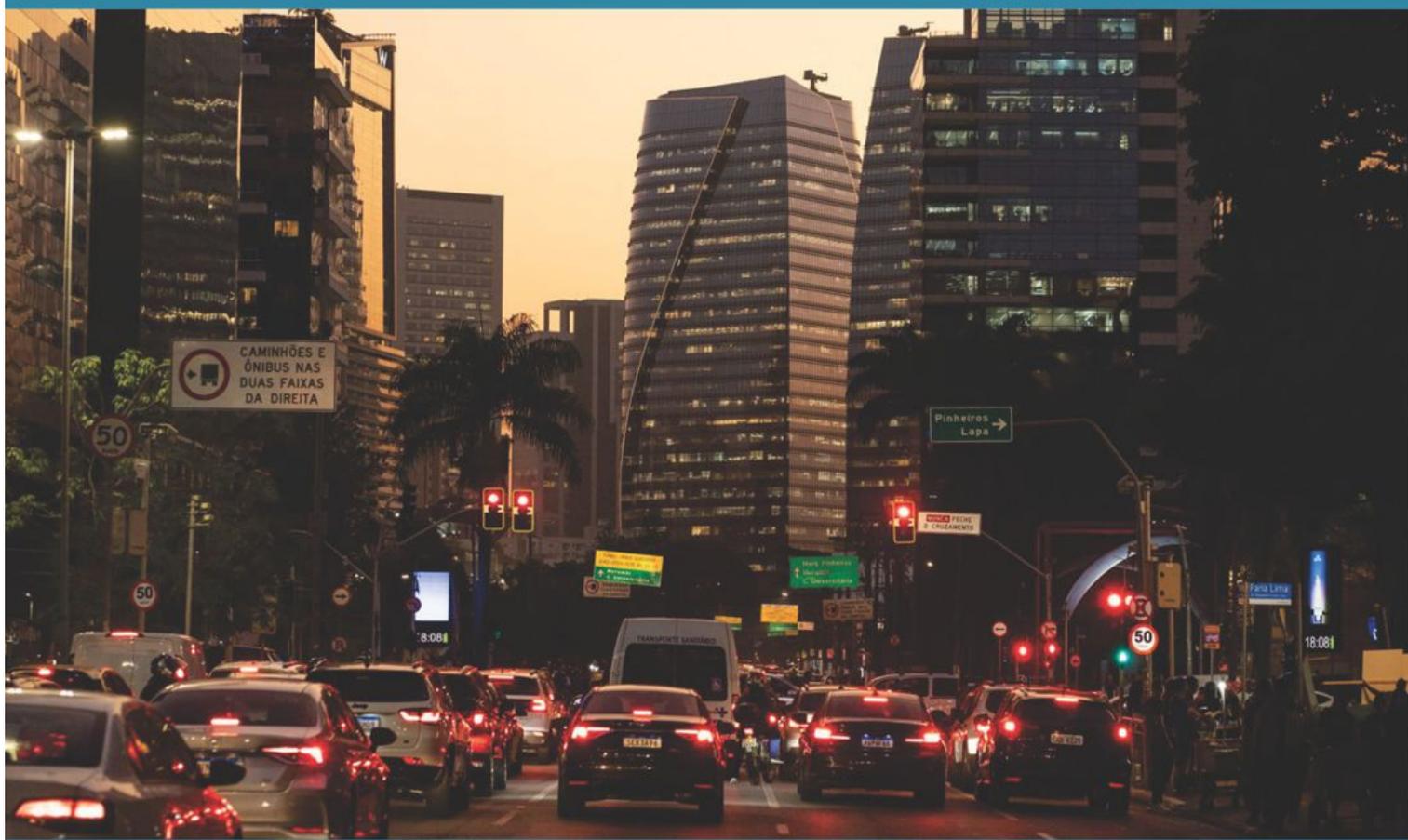
LINHA DO TEMPO DO FÓRUM PAULISTA

Nos primeiros tempos, o Fórum Nacional de Secretários promovia reuniões com muita frequência, tanto que em 1993, a organização havia realizado 18 encontros e efetivamente se firmava como um instrumento democrático e altamente eficiente, favorecendo o diálogo e a participação dos secretários municipais, sobretudo quanto ao encaminhamento de muitas questões que afetam suas gestões no dia a dia.



O TRANSPORTE DESEMPENHA PAPEL IMPORTANTE NO DESENVOLVIMENTO SOCIAL E ECONÔMICO DAS CIDADES

A 91ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana apresenta soluções para o crescimento sustentável



Assessoria | Consultoria | Planejamento | Organização de Eventos

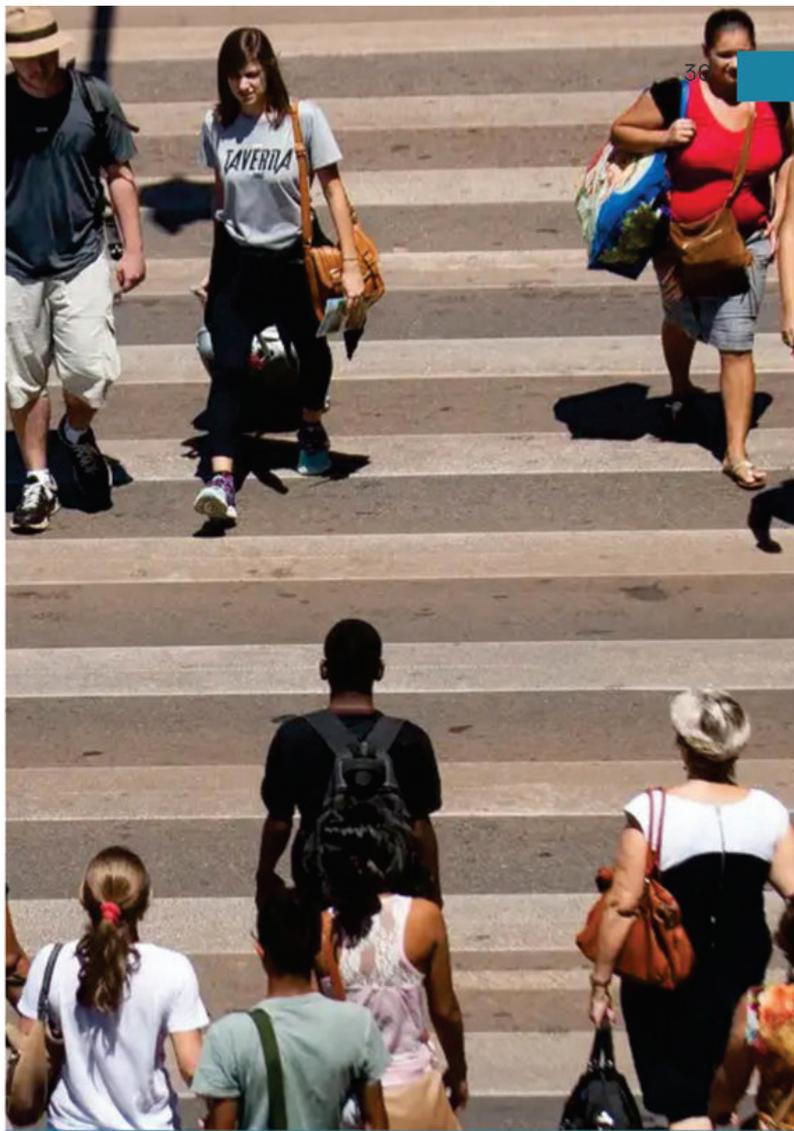
É fato que o transporte desempenha um papel importante no desenvolvimento social e econômico das cidades. Tanto devido à distribuição espacial diversa dos polos geradores de viagem nos centros urbanos, é por meio dos meios de transporte que as oportunidades e as necessidades diárias são alcançadas pelos cidadãos — como ao acesso à saúde, trabalho, estudo e lazer, dentre outras importantes fases da vida do ser humano. Ressaltando ainda o deslocamento de mercadorias em todo o território nacional. É dentro deste contexto que convém destacar o conceito de mobilidade urbana, que engloba não apenas a capacidade de as pessoas se deslocarem em meio citadino, mas também os meios adotados, a infraestrutura, os sistemas e os dispositivos que facilitam esses deslocamentos.

A mobilidade urbana, tema que demanda priorização no planejamento das cidades, se mostra, enquanto setor, em constante busca por soluções focadas na integração entre os diversos tipos de transporte - motorizados e não motorizados - e a circulação de pessoas nos grandes centros urbanos. Esta 91ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana tem a missão de apresentar soluções para o crescimento sustentável porque tem sido o ponto de encontro dos experts no assunto e interlocutores das tendências mundiais.

Dentro deste contexto, destaca-se que a mobilidade pode ser realizada nos modos ferroviário, aquaviário e rodoviário e a sua relevância para a dinâmica das cidades. O transporte ferroviário, com seus sistemas de trens urbanos, metrô, mon trilhos e VLTs, desempenha um papel estruturante no deslocamento de grandes volumes de passageiros, sendo adotado em áreas densamente povoadas. E quando conectadas ao restante do sistema de transporte público, representam opções rápidas e eficientes para evitar congestionamentos e conectar áreas separadas pelas massas d'água.

Os meios de transportes e a evolução do homem

O transporte rodoviário tem destacada a sua relevância como através dos ônibus, caminhões e automóveis que oferecem maior flexibilidade de trajetos e capilaridade na malha urbana, inclusive proporcionando o deslocamento na primeira e/ ou na última milha de viagens intermodais. O transporte ativo, seja a pé, por bicicleta ou por algum outro veículo de propulsão humana, também é comumente adotado nestes deslocamentos de início e fim de viagens, bem como na integração com o sistema de transporte público existente.



A priorização desse tipo de transporte - não motorizado -, bem como a sua conexão com a malha de transporte coletivo local, tem sido adotada, desde a década de 1970, em cidades europeias como Helsinque, Amsterdã e Estocolmo que detêm as primeiras posições no Urban Mobility Readiness. O Brasil representado pelas cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro situa-se, respectivamente, na 46ª e na 52ª posições - de um total de sessenta e cinco.

Nota-se, dentre as mais bem avaliadas no ranking, que todas possuem o histórico de implementação de ações de valorização do deslocamento ativo, principalmente através de bicicletas, e de incentivo à adoção do transporte público coletivo em detrimento do veículo individual. Apesar de sua essencialidade para a dinâmica das cidades, o transporte público está sujeito a fatores adversos que impactam a sua demanda e a disponibilidade de seu financiamento, a exemplo de crises econômicas, da concorrência com alternativas de transporte - tais como por aplicativos — e da ocorrência de pandemias ou desastres naturais.

Política Nacional de Mobilidade Urbana

É importante que o assunto seja popularizado porque, de fato, tem relevância mundial e muitos exemplos a serem seguidos. Vale destacar que o Brasil tem a Política Nacional de Mobilidade Urbana que está fundamentada, entre outros, nos princípios da acessibilidade universal, da equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo e do desenvolvimento sustentável das cidades. Nesse sentido, prevê a fixação de metas de qualidade e desempenho para a contratação dos serviços de transporte público coletivo; a participação dos usuários no planejamento, na fiscalização e na avaliação das políticas locais de mobilidade urbana; a disponibilização, pela União, de informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana; a adoção, nos Planos de Mobilidade Urbana, de mecanismos de financiamento do transporte público e da infraestrutura; e a integração com a política de desenvolvimento urbano e as respectivas políticas setoriais - inclusive as de uso do solo.

Sustentabilidade da mobilidade urbana

Tendo como norte a mitigação dos impactos ambientais nos deslocamentos diários, o emprego de soluções de transporte público coletivo permite a redução do número de veículos nas ruas e, conseqüentemente, a emissão de gases poluentes. O desafio é que veículos que transportam passageiros dos pequenos, médios e centros urbanos que não queimem combustíveis fósseis e sim sejam integrados numa rede elétrica.

Brasil é um exemplo

Vale ressaltar que os ônibus produzidos no Brasil a partir de 2023 já contam com a tecnologia Euro 6 (Proconve 13 8), que reflete os padrões da Comissão Europeia quanto aos limites máximos de poluentes veiculares, visando beneficiar o meio ambiente e a saúde da população. De acordo com a Pesquisa CNT Perfil Empresarial, realizada em 2023, 1,6% dos veículos das empresas que operam nas principais cidades do Brasil têm essa configuração. Predominam (70,3%), ainda, veículos da fase anterior (Proconve 7).

E o que é Proconve?

Proconve é a fase atual do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores. Esta fase

entrou em vigor em janeiro de 2022 e tem como objetivo reduzir a quantidade de poluentes emitidos pelos automóveis.

Dentre as diversas vantagens de uso dessa tecnologia, é possível citar a redução significativa de emissões, o impulsionamento na inovação tecnológica (como a integração de diferentes sistemas de motor do diesel verde apresenta um custo mais elevado se comparado ao diesel mineral e ao biodiesel de base éster — o que constitui um desafio principalmente em economias emergentes. Todavia, espera-se que haja redução paulatina desse custo por meio de políticas públicas de incentivos. No Brasil, o Projeto de Lei nº 528/2020 visa iniciar a oferta do diesel verde em escala nacional, com o foco em incentivar investimentos em infraestrutura de produção, priorizar a economia local e reduzir a dependência de outras fontes não renováveis.

Uma alternativa é a eletromobilidade, ou mobilidade

elétrica, que trata da aplicação da eletricidade como forma de propulsão de meios de transporte, o que, considerando a matriz energética do Brasil, majoritariamente renovável, contribui de forma direta para as metas de redução de gases do efeito estufa (GEE) do país, devido a sua emissão nula de escapamento. Tal tecnologia tem sido incentivada por meio da redução das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)

incidente sobre os veículos equipados com motores híbridos e elétricos.

Sendo assim, considerando o exposto no Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 8/2024, que regulamenta o novo Sistema Tributário Nacional (Emenda Constitucional nº 132/2023), o IPI será associado ao PIS e ao Cofins, configurando o novo imposto federal denominado Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS). O PLP prevê benefícios tributários a fabricante ou montadora de veículos equipados com motor elétrico que tenha capacidade de tracionar o veículo somente com energia elétrica ou associado com motor de combustão interna que utilize biocombustíveis isolada ou simultaneamente com combustíveis derivados de petróleo, apenas até 2025. Reforça-se a necessidade de estreitamento dos diálogos para viabilizar a manutenção dos incentivos para garantir a promoção da mobilidade sustentável.





Gestão inteligente, crescimento consistente

Contabilidade | BPO Financeiro

Gestão Empresarial | Otimização Tributária

Com mais de 60 anos de experiência, a Magnun garante eficiência, segurança e alta performance nos resultados. Conte com nossa equipe para transformar a gestão do seu negócio.



MAGNUN
empresarial

Marília – SP

Av. Nelson Spielmann, 170 | (14) 3303-0500

São Paulo – SP

Rua Frei caneca, 33 – Cj. 33 | (11) 3129-8244



@magnuncontabil



(14) 3301 0500

A MOBILIDADE URBANA É ASSUNTO CRUCIAL PARA TODO O DESENVOLVIMENTO

Valdeci Fogaça de Oliveira

Anfitrião e presidente do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, Dr Valdeci Fogaça de Oliveira, diretor da Empresa Pública de Mobilidade Urbana de Marília, define o encontro como um ambiente para o avanço da sociedade através da troca de experiências

Pela segunda vez Marília irá sediar o Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana do Estado de São Paulo. Entretanto, desde o ano de 2021 a entidade é presidida por um mariliense que concentra ampla expertise quando o assunto é mobilidade urbana, trânsito e a segurança tão essencial para a fluidez do tráfego e do desenvolvimento. O advogado Dr Valdeci Fogaça de Oliveira ingressou nas fileiras do Fórum em 2018, quando assumiu a função de coordenador. Até 2020 continuou como coordenador e a partir de 2021 chegou à presidência. Aliás, foi em 2018, quando Dr Valdeci assumiu a função de coordenador, que Marília acolheu o evento pela primeira vez.

No período de afastamento imposto pela pandemia, os debates não cessaram, pois foram realizados de forma virtual. “O Fórum alusivo aos 30 anos, sendo realizado em Marília, garante para a nossa região um espaço democrático relacionado ao trânsito e também ao transporte. E acima de tudo, um espaço voltado para a mobilidade em sentido bem mais amplo”, sintetizou o presidente.

A região Oeste do Estado cresce de modo surpreendente e não à toa a evolução do PIB (Produto Interno Bruto) desta região acaba sendo bem maior do que a média do Estado - chegou a ser o dobro, em 2023. “Com isso, as

idades daqui apresentam um volume de desenvolvimento maior, e, naturalmente, isso acaba influenciando o seus respectivos sistemas de trânsito. Sem contar que, as rodovias localizadas por aqui foram concedidas e a logística tende a ganhar mais destaque para os investimentos. Tudo isso implica em mais veículos trafegando por aqui”.



Dr. Valdeci Fogaça de Oliveira - Presidente do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana

“A mobilidade urbana é um assunto crucial para todo o desenvolvimento. E, naturalmente, os desafios nos convidam a superá-los. Desta forma, o Fórum tem como característica a integração, se tornando uma oficina viva para que possamos agregar soluções e resultados, voltada à cooperação mútua”.

Dr. Valdeci Fogaça de Oliveira - Presidente do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana



Marília -SP - 2024



A seguir, leia a entrevista com o diretor-presidente da Emdurb, a Empresa Pública de Mobilidade Urbana de Marília, que responde pelo trânsito da 36ª maior cidade do Estado de São Paulo e que possui quase 200 mil veículos.

Qual é a relevância do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana?

Dr Valdeci Fogaça - O trânsito e a mobilidade são assuntos cruciais para qualquer desenvolvimento e sempre nos apresentam desafios. Desta forma, o Fórum tem como característica a integração. É uma oficina viva com relação a todos os mecanismos. Desta forma, uma cidade busca agregar o que tem dado certo em outras cidades justamente através do Fórum. Serve, portanto, de um mecanismo de solução integrada. Cada município traz suas ações positivas, as soluções que implementaram, com a capacidade gerencial de seus secretários e prefeitos e, com base nesta capacidade gerencial, podemos implantar em outras cidades tudo aquilo que deu certo. Portanto, a expertise de uma cidade complementa-se na outra. O Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana é uma universidade para cada secretário, onde ele desenvolve o seu mestrado ou o seu doutorado. Conseguimos extrair destes secretários que têm uma gestão eficaz com o tempo de trabalho, com a vivência no âmbito da mobilidade traz para a nós a possibilidade de aprendizagem, que é muito grande.

No trânsito, qual é o desafio comum a todas as cidades paulistas, independente de seu tamanho ou da quantidade de veículos que possui?

Dr Valdeci Fogaça - O desafio comum em todas as cidades, seja grande ou pequena, o ponto em comum em todas elas, está relacionado ao fato que todos moradores correm riscos. E todas as cidades têm suas características próprias. Todas têm veículos, têm pedestres e todos precisam de ter garantia de trânsito seguro, portanto o que toda cidade tem em comum no trânsito é a segurança. Todos precisam olhar a cidade sob o olhar da segurança. Trazer segurança para todos que transitam na cidade. Independente do modal, da mobilidade, temos que garantir a segurança. E a segurança deve ser garantida respeitando as características de toda a cidade. Todas merecem um olhar diferenciado com relação à mobilidade.



Marília -SP - 2024



“Temos que aprender a conviver com todos os modais. Todas as cidades precisam desenvolver mecanismos, se adaptar e dialogar com as esferas de governo para que o respeito e a segurança sejam garantidos sempre.”



O uso de bicicletas seria uma solução para aperfeiçoar a mobilidade?

Dr Valdeci Fogaça - O uso de bicicletas tem um papel fundamental. Todas as cidades necessitam ter ciclovias e ciclofaixas, justamente para assegurar melhor qualidade de vida. O uso de bicicletas reflete na saúde, pois as pessoas estariam utilizando um transporte não-poluente e a bicicleta está ligada à sustentabilidade. Ela retira da rua os veículos que poluem e, automaticamente, impacta em menos questões de saúde, pois o ciclista acaba tendo uma menor incidência de procura médica.

E, dentro desta associação saúde e mobilidade, a caminhada seria também uma alternativa?

Dr Valdeci Fogaça - Todos os sistemas de modais são incentivados, principalmente os sistemas que trazem benefícios à saúde das pessoas. E a caminhada traz benefício. A caminhada proporciona a redução de veículos nas ruas, diminui a poluição, e a qualidade do ar

na cidade aumenta. Neste aspecto, a caminhada entraria no sistema onde modais se completam. Por exemplo, a cidade proporcionaria um espaço de para que o trajeto fosse cumprido, inicialmente, com uma caminhada, mas integrado ao uso de bicicleta e, por fim, integrado ao transporte coletivo. Temos que criar mecanismo dentro da cidade onde um veículo pode chegar a um determinado modal e esse modal possa ser mais atrativo do que o próprio veículo. Numa cidade plana, por exemplo, você pode ter bicicletas que te leve para outros pontos e nestes pontos você entraria num ônibus ou num trem. São modais mais saudáveis e com sustentabilidade, menos poluente.

Qual é o papel da educação na formação do trânsito seguro?

Dr Valdeci Fogaça - Precisamos avançar em educação de trânsito, principalmente nas escolas, com os envolvimento das Secretarias Municipais da Educação. A informação e a formação trazem uma consciência ampliada. Porque um acidente de trânsito, além de gerar um prejuízo emocional, gera um grande prejuízo financeiro. Às vezes, gera sequelas, proporcionando um grau de dificuldade da família. A falta de um trânsito seguro impacta em tudo, causa impacto gigantesco.

“A falta de um trânsito seguro impacta em tudo, causa impacto gigantesco”



“A segurança viária dos motociclistas e pedestres precisa ser priorizada na mobilidade urbana”

Secretário municipal de Mobilidade Urbana de Jacareí, Edinho Guedes é advogado e professor universitário. Foi vereador de Jacareí, quando esteve à frente da Comissão Parlamentar de Urbanismo. Guedes considera do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes ponto de encontro e partilha de iniciativas técnicas exitosas. “Consolidou-se como o principal fórum para debater a mobilidade urbana no Estado”

Para o secretário municipal de Mobilidade Urbana de Jacareí, Edinho Guedes, a mobilidade urbana no Brasil precisa ser mais compreendida no que se refere à segurança viária de motociclistas e pedestres. “No quesito segurança viária de motociclistas e pedestres há necessidade de se refletir e aprender que são estes que mais se arriscam e, eventualmente, perdem suas vidas em razão de sinistros plenamente evitáveis”, analisou.

Sobre as experiências exitosas em Jacareí e que podem inspirar as cidades paulistas e do Brasil, Edinho Guedes fez o seguinte comentário:

“A ‘Multa do Bem’, programa de educação para o trânsito pautada na força no reforço positivo pelo elogio como forma de estímulo e programação comportamental de boas práticas para os condutores. O programa Rota de Cargas Pesadas, importante ferramenta de identificação e correta fiscalização segregada por radar dos caminhões, diminuindo as avarias no asfalto e sinalização. E o programa Habilite-se pela vida, programa no qual a Secretaria Municipal de Mobilidade urbana de Jacareí leciona uma das últimas aulas de todos os candidatos a condutores das autoescolas da cidade, com os dados do número de lesionados e mortos no trânsito de modo que se crie um senso de capacitação e colabora para diminuirmos cada vez mais tais práticas”.



“...motociclistas e pedestres á necessidade de se refletir e aprender que são estes que mais se arriscam”

Edinho Guedes

Amaury Hernandes

AS CIDADES ESTÃO REPENSANDO E CONSTRUINDO MAIS CICLOVIAS

Vice-presidente do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, Amaury Hernandes é atualmente secretário municipal de Transportes e Trânsito de São José do Rio Preto. Concentra ampla vivência e contribuirá para o enriquecimento dos debates na 91ª reunião, em Marília

“As cidades estão repensando e construindo mais cicloviias, aumentando as larguras das calçadas, principalmente nos novos empreendimentos, criando espaços como pistas de caminhadas, deixando de projetar a rua para veículos e, sim, para todos os usuários do sistema viário”, assim definiu o experiente Amaury Hernandes, que atualmente é secretário municipal de Transportes de Rio Preto, uma das principais cidades do Estado de São Paulo e um crescente trânsito. Com grande expectativa para a 91ª reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, que acontecerá nos dias 7 e 8 de novembro em Marília, Hernandes espera mais uma consolidação quanto às reais necessidades dos Municípios, frente às mudanças globais referentes à mobilidade urbana.

Como os Municípios, Estados e até o Governo Federal devem e precisam trabalhar o transporte público gratuito?

Amaury Hernandes - Entendo que o transporte gratuito é uma medida política e não técnica, pois a gratuidade significa retirar recursos do orçamento, deixando Educação, Saúde e outras áreas com menos recursos. Portanto, entendo que além de tudo, é de difícil

mensuração, pois não sabemos a quantidade de passageiros que passarão a utilizar o transporte público, e também a quantidade de ônibus necessária para o atendimento dos usuários, bem como a necessidade de alteração de contratos, passando a remunerar as empresas por quilômetro rodado e não mais por passageiros transportados. Hoje temos subsídios que permitem um valor da passagem acessível aos usuários.

Sobre os Veículos Elétricos (VEs), o que estudos apontam para criação de infraestrutura para atender a essa crescente realidade?

Amaury Hernandes - Temos que avançar nas discussões sobre todas as alternativas possíveis de fontes de energia para o transporte público, tais como: etanol, gás natural, energia fotovoltaica, hidrogênio verde, biogás, e o próprio diesel, melhorado em pesquisas, como catalisadores e filtro de partículas para os escapamentos. A uma única alternativa de veículos elétricos, além de não termos infraestrutura suficiente, ficaríamos refém de uma única fonte de energia. Portanto, precisamos avançar em todas as frentes, buscando novas alternativas sustentáveis, e adequadas para cada região do país.



Amaury Hernandes - Secretário Municipal de Transportes de Rio Preto-SP

Ainda sobre os veículos elétricos, qual o impacto dessa mudança de comportamento vai gerar para as próximas gerações?

Amaury Hernandes - Toda mudança no sistema de abastecimento dos veículos, vai gerar mudanças no comportamento dos usuários e das próximas gerações.

O sistema de mobilidade e sistema rodoviário do Brasil tem tecnologia estruturada para evoluir junto com a Inteligência Artificial?

Amaury Hernandes - A tecnologia está globalizada, acessível a todos, portanto temos total condições de evoluir com a Inteligência Artificial.

Os municípios abrem debate para democratizar a realidade virtual e uso de inteligência artificial na busca de uma solução pensando conjuntamente?

Amaury Hernandes - Estes debates ainda estão restritos a poucos, mas com certeza deverão ser difundidos com todos os segmentos em busca da universalização das informações e utilizações possíveis, para a melhoria das comunidades.

Como trabalhar o conceito de mobilidade para as atuais gerações? O assunto ainda é deixado de lado na formação dos estudantes do Estado de São Paulo?

Amaury Hernandes - É preciso atualizar a grade escolar, com os assuntos pertinentes à nova realidade, e a mobilidade precisa ter um tratamento especial, pois na educação de trânsito, que está quase que na responsabilidade das Prefeituras, não consegue atingir a todos, precisando da interação com o Estado e a União,

para universalizar-se o tema mobilidade.

Quanto ao transporte ferroviário, que em algumas regiões do Estado, não contam com este modal, como a de Marília, que abrigará a sede do fórum deste ano. Qual seria o impacto da volta deste transporte nas cidades que ainda não têm ou que já tiveram, mas não contam agora com o modal?

Amaury Hernandes - A volta do transporte ferroviário, teria um impacto positivo, e seria uma novidade para as novas gerações, pois já faz algum tempo que o transporte de passageiros deixou de existir, permanecendo só o transporte de carga.

Quais são os obstáculos a vencer para a mobilidade urbana nesta primeira metade do Século 21?

Amaury Hernandes - São vários os obstáculos, principalmente o conceitual, a mudança de paradigma, pois diminuir a utilização de transporte individual, exige mudança de comportamento, junto com a melhoria do transporte público, pois se aumentasse a demanda, teríamos mais ônibus, mais horários e conseqüentemente um melhor atendimento.

Como construir uma cidade inclusiva, acessível e sustentável?

Amaury Hernandes - Precisamos de mais investimentos em todos os setores da mobilidade, quer seja nas vias, calçadas, ciclovias, ciclofaixas, mudanças nos conceitos de projetos, e principalmente, mudança de comportamento das pessoas.

Limitação de velocidade por radar é uma pauta polêmica, tanto que nenhum candidato a prefeito de São Paulo quer tocar no assunto. Como lidar com esta medida que pode até ser impopular pelo ponto de vista político?

Amaury Hernandes - É necessário debater com a sociedade quais são as medidas eficazes para se diminuir os riscos de acidentes, e para as vias arteriais,



precisamos de estudos VDM, que indicam as velocidades, e os riscos de sinistros, e o conceito equivocado dos infratores de indústria da multa, quando na realidade é a 'Indústria da Vida', pois o principal objetivo de um radar é diminuir velocidade, e conseqüentemente a gravidade dos sinistros. É importante salientar, que todos os recursos

oriundos das autuações, são utilizados em serviços nas vias, que são os 3E, Engenharia, Esforço Legal e Educação de Trânsito, como por exemplo, tapa-buracos, recapes asfálticos, lombadas e lombofaixas, sinalizações horizontais, verticais e semaforicas, etc. Portanto todo dinheiro arrecadado, retorna em benefícios aos usuários do sistema viário.

Qual é a sua avaliação do impacto da 'Lei Seca' no trânsito brasileiro?

Amaury Hernandez - Houve um grande impacto inicial, mas o consumo de bebidas, ainda é responsável por um grande número de sinistros, e com base nas atuais blitz do Detran, aumentou a quantidade de mulheres dirigindo alcoolizadas.



Hernandes com o prefeito de Rio Preto e ex-ministro, Edinho Araújo.

“As cidades estão repensando e construindo mais ciclovias, aumentando as larguras das calçadas, principalmente nos novos empreendimentos, criando espaços como pistas de caminhadas, deixando de projetar a rua para veículos e, sim, para todos os usuários do sistema viário”



LINHA DO TEMPO DO FÓRUM PAULISTA

A primeira reunião: A primeira reunião do Fórum Regional de Gerenciadores de Transportes Urbanos aconteceu em 22 de junho de 1993, em Campinas. Campinas também sediou a segunda reunião, em 14 de junho de 1994, quando ficou evidente que as pautas e discussões extrapolavam o âmbito regional, pois a nova rodada do encontro trazia para o fórum representantes de regiões como Araraquara, Guarulhos, São José dos Campos, Marília, Jacareí, Osasco, Santos e São Vicente.



“É primordial o estabelecimento de políticas públicas, com ações e fundamentos para uma mobilidade urbana sustentável”

Para o diretor do Departamento de Transportes de Indaiatuba, o 91º Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana garante a representatividade na busca pela evolução

Não há como falar em mobilidade urbana sem passar pela sustentabilidade. E, na pós-modernidade do momento, a tecnologia vem auxiliando as cidades a encontrarem soluções sustentáveis. Para o diretor do Departamento de Transportes de Indaiatuba, Silvío Roberto Lima, que comparecerá em Marília para o 91º Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, uma das soluções sustentáveis seria o aumento da frota de ônibus elétricos. Contudo, atualmente, a participação deste estilo de veículo é tímida, na sua opinião.



Silvío Roberto Lima - diretor do Departamento de Transportes de Indaiatuba-SP

“Os ônibus elétricos no Brasil contam com participação tímida, com utilização pequena em alguns Municípios, uma vez, que sua implementação em larga escala se mostra ainda impraticável, pelo alto custo, infraestrutura incipiente de abastecimento, sem garantir a recuperação do investimento dependendo do tempo de concessão”, analisou.

Na ponta individual, o uso particular de carros elétricos, também foi analisado por Silvío Roberto Lima. Para ele, é primordial o estabelecimento de políticas públicas, com ações e fundamentos para uma mobilidade urbana sustentável, através do uso mais comum de carros elétricos. Voltando ao uso de veículo elétrico no transporte público, o mais correto seria a mudança de paradigmas. “Como investimentos em transporte público com qualidade e capilaridade, de maneira a contar com veículos que utilizem combustíveis não-fósseis e diminuir o espaço dos carros nos grandes centros urbanos”, frisou.



A seguir, confira a entrevista na íntegra com o diretor Silvio Roberto Lima.

Qual é a sua expectativa para esse encontro de 30 anos de debates?

Silvio Roberto Lima: Acho incrível, é ótimo rever todos amigos secretários e dirigentes, num encontro que nos remete ao início do primeiro encontro em Campinas, posteriormente transformado no Fórum, garantindo a representatividade dos órgãos públicos, é olhar para trás, lembrando dos grandes desafios, possibilitando a evolução em todos os aspectos, ano a ano, através de discussões técnicas. Sempre culminando com propostas de melhorias, como sistemas inteligentes através da bilhetagem, melhoria da tecnologia veicular da frota, com ônibus menos poluentes e recentemente veículos elétricos e acessibilidade universal. Isso, especialmente após 2004, a partir da legislação e regulação dessa demanda pelo governo federal e sem sombra de dúvida a partir de 2012 com a aprovação da Lei Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/2012).

Sobre o planejamento urbano voltado para uma melhor mobilidade, qual é o seu ponto de vista técnico?

Silvio Roberto Lima: Veja, embora minha área específica seja a do transporte coletivo urbano, tenho meu ponto de vista. O Brasil é um país continental, com diversas cidades com características muito peculiares, obrigando algumas pensarem seu planejamento urbano, diminuindo o espaço dos carros nos centros urbanos, mudando conceito da rua, tornando-a um espaço compatível com ciclovias e melhoria ambiental de calçadas de qualidade e do seu entorno para melhor convivência e fidelização de pedestres, focando na implantação de mais redes ciclovárias integradas a outros modos de transporte. No entanto, ainda existem muitas barreiras para que isso se torne realidade no nosso país, a

começar pelo crescimento desordenado das cidades, associadas ao crescimento imobiliário desordenado.

Como os Municípios, Estados e Governo Federal devem trabalhar o transporte público gratuito?

Silvio Roberto Lima: Bom, essa é a resposta que todos querem, no entanto, considerando o estabelecimento do direito de andar sem pagar para diversos grupos sociais, impactando diretamente a tarifa paga pelo usuário comum, é justa a necessidade de implantação de uma política responsável e de seu financiamento público.

Qual é a sua opinião sobre os ônibus elétricos?

Silvio Roberto Lima: Os ônibus elétricos no Brasil, contam com participação tímida, com utilização pequena em alguns municípios, uma vez que sua implementação em larga escala se mostra ainda impraticável, pelo alto custo, infraestrutura incipiente de abastecimento, sem garantir a recuperação do investimento dependendo do tempo de concessão.

Quais os impactos do uso de veículos elétricos?

Silvio Roberto Lima: Sem sombra de dúvida, para chegarmos a mudança de comportamento, é necessário promover a mobilidade humana, utilizando a tecnologia a favor da mobilidade urbana e do cidadão, ou seja: é primordial o estabelecimento de políticas públicas, com ações e fundamentos para uma mobilidade urbana sustentável, por meio do transporte público, porém, isto nada adianta, enquanto houver sempre incentivos para carro particular, portanto, é necessário além do planejamento, uma série de mudanças de paradigmas, como investimentos em transporte público com qualidade e capilaridade, de maneira a contar com veículos que utilizem combustíveis não fósseis e diminuir o espaço dos carros nos grandes centros urbanos.

O sistema de mobilidade e sistema rodoviário do Brasil tem tecnologia estruturada para evoluir junto com a Inteligência Artificial?

Silvio Roberto Lima: Certamente, a inteligência artificial (IA) está cada vez mais presente no dia a dia das pessoas e com o setor de transportes não é diferente, essas ferramentas possuem uma capacidade imensa de combinar e processar dados que permitem identificar comportamentos, prever e antecipar tendências e ações, como é o caso por exemplo do bilhete único, que coleta, diariamente, milhões de dados sobre os perfis de viagens, horários, destinos, embarques e desembarques que, processados, resultam em uma ferramenta para o ajuste das rotas de ônibus conforme a demanda, permitindo desenhar de forma mais eficiente trajetos, otimizando atendimento aos usuários e poupando recursos.

Os municípios abrem debate e democratizam a realidade virtual e uso de inteligência artificial na busca de uma solução pensando conjuntamente?

Silvio Roberto Lima: Sim. Atualmente existem vários encontros promovidos pela Rede Cidade Digital, que engloba diversas iniciativas que podem ser definidas como a utilização de maneira eficiente das Tecnologias de Informação e Comunicação no setor público, de forma a proporcionar melhorias tangíveis tanto internamente quanto para os municípios. A tecnologia já está incorporada na vida do cidadão, fazendo com que ele cada vez mais torne-se mais exigente quanto aos serviços e processos oferecidos pelo setor público. Não apenas tecnologia em si, mas sim a qualidade de vida que ela proporciona. Para alcançar efetivamente essas melhorias, os municípios devem incluir as TICs no planejamento estratégico municipal, considerando investimentos e resultados a curto, médio e longo prazo. As TICs são instrumentos para solucionar os mais variados problemas do município. Por isso, pensar as cidades e planejar seu futuro não pode deixar de lado esta dimensão.

Ou seja, investimento em tecnologia de informação e comunicação não é mais um privilégio para poucos municípios, mas sim uma demanda da população. Os moradores de sua cidade querem cada vez mais sinal de internet de qualidade, rapidez nos serviços, comodidade nas solicitações, ter suas queixas respondidas prontamente, além de tantas outras melhorias que a tecnologia está presente no setor público, e cada vez mais o cidadão tem cobrado seus representantes para terem uma cidade digital, assim como melhorias na educação, saúde, mobilidade urbana e segurança pública.

Como trabalhar o conceito de mobilidade para as atuais gerações? O assunto ainda é deixado de lado na formação dos estudantes do Estado de São Paulo?

Silvio Roberto Lima: Numa definição clara, o conceito de mobilidade urbana é a condição necessária para que as pessoas possam se locomover, facilmente, entre dois pontos de uma cidade (ou entre Estados, ou, ainda, entre países!), ou seja, é um assunto que está tão em alto, mas é um desafio constante conciliar o desenvolvimento de uma cidade e o aumento da população, com a liberdade do ir e vir de cada cidadão. Entendo que, uma vez, que esse assunto, ainda não é devidamente difundido em grande curricular na rede pública de ensino do Estado de São Paulo, e porque não dizer do Brasil, é que a meu ver o melhor método de se trabalhar a mobilidade é a de agrupar e condensar pelas redes sociais e grupos de Whatsapp todos os conceitos atuais, aproveitando nesse momento a participação por exemplo das pessoas e estudantes nos Fóruns de Cidades Digitais e Inteligentes que vêm sendo difundidas em várias regiões metropolitanas.

Quais são os obstáculos a vencer para a mobilidade urbana nesta primeira metade do Século 21?

Silvio Roberto Lima: Eu diria que é priorizar o transporte coletivo, em todos seus modais, especialmente o realizado por ônibus, melhorando o planejamento, maior investimentos em transporte público com qualidade e capilaridade, priorizar veículos que utilizem combustíveis não fósseis, implementação de corredores exclusivos (onde for possível) ou faixas preferenciais, reduzirá o tempo de viagem, possibilitando aos usuários mais tempo livre, para outras atividades, melhorando a qualidade de vida, diminuindo espaço dos carros nos grandes centros urbanos, adotar novo conceito de rua, compatibilizando o espaço com ciclovias e calçadas de qualidade, priorizar a mobilidade humana, utilizar a tecnologia a favor da mobilidade urbana e do cidadão.

Como construir uma cidade inclusiva, acessível e sustentável?

Silvio Roberto Lima: Ir além do planejamento, demanda uma série de investimentos em transporte público com qualidade e capilaridade, de maneira a contar com veículos que utilizem combustíveis não fósseis, diminuição do espaço dos carros nos grandes centros urbanos, adotar novo conceito da rua, tornando-a espaço compatível com ciclovias e calçadas de qualidade, priorizar a mobilidade humana, utilizar a tecnologia a favor da mobilidade urbana e do cidadão.



Silvio Roberto Lima - diretor do Departamento de Transportes de Indaiatuba-SP



“O Fórum consolidou como espaço permanente para agregar os dirigentes públicos e os secretários de mobilidade Urbana”

Secretária-executiva do Fórum Paulista, Valéria Aguiar comenta o crescimento do encontro como base para a fluidez do diálogo e a busca contínua por soluções eficazes

São três décadas de um espaço que coopera para soluções eficazes. É assim que a secretária-executiva do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, Valéria Aguiar, define o ambiente que agrega dirigentes públicos e secretários municipais de transporte.

“Nos últimos cinco anos, o Fórum veio se consolidando como um espaço permanente, agregando os dirigentes públicos e, não só os secretários de transporte, mas lideranças e pensadores, apartidários e técnicos, num ambiente plural. Muito se agregou de tecnologia, de soluções inteligentes e isso contribuiu para a mobilidade urbana avançar não só no Estado de São Paulo, mas em todo o Brasil”, analisou.

Reinvenção pós-covid 19

Assim como todos os setores da economia no Brasil e no mundo, o transporte e a mobilidade urbana precisaram se reinventar no pós-covid 19, avaliou Valéria Aguiar. “O setor do transporte, por exemplo, reagiu com várias ações, inclusive com subsídios para o custeio das passagens. E o Fórum se mostrou fundamental para repensar o setor e a reinvenção do transporte, no aperfeiçoamento da mobilidade urbana também”, frisou.



Valéria Aguiar

Um aspecto que comprova esta análise da secretária-executiva se refere a quantidade de participantes. Até os 25 anos do Fórum, celebrados em 2019, a quantidade máxima de participantes chegava a 230 pessoas. Depois do jubileu de prata, nos últimos cinco anos - o Fórum celebra 30 anos em 2024 - e no pós-covid, as plenárias chegam a reunir de 280 a 300 participantes. “Cada vez mais o número de participantes do Fórum vem aumentando nos anos pós-covid. O que comprova o caráter de troca diária de inovação e experiência, uma vez que as interações não se resumem nos dias do Fórum, mas sim no dia-a-dia, pois os membros do Fórum se falam constantemente”, concluiu a secretária-executiva.

“É PRECISO VONTADE POLÍTICA PARA IMPLANTAR O TRANSPORTE GRATUITO NO BRASIL. O TRANSPORTE PÚBLICO É UM DIREITO SOCIAL”

Com vasta experiência, ex-diretor do Departamento Nacional de Trânsito, Denatran, Frederico Carneiro, analisa vários aspectos do trânsito e declara: “A implantação do transporte ferroviário nas cidades brasileiras é outro grande desafio”

Uma discussão que vem ganhando cada vez mais espaço no Brasil é a oferta de transporte público gratuito. O assunto estará em pauta na 91ª reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, que acontece em Marília nos dias 7 e 8 de novembro de 2024. Sobre o tema, o ex-diretor do Departamento Nacional de Trânsito, o Denatran, Frederico Carneiro, é enfático: “Em primeiro lugar, é preciso vontade política. Infelizmente nem todo gestor federal, estadual ou municipal - cada qual no âmbito das respectivas competências - se empenha suficientemente em cumprir o preceito constitucional de que o transporte público é um direito social”.

“A realidade da prestação desse serviço Brasil afora ainda é lamentável. Apesar de sermos o país com o maior número de cidades com tarifa zero universal no planeta, apenas 114 municípios brasileiros oferecem transporte público 100% gratuito. No entanto, na grande maioria das cidades, a gratuidade da tarifa alcança apenas alguns grupos de pessoas, como estudantes e idosos. Sem mencionar as más condições em que o serviço de transportes é prestado - ônibus velhos, lotados e desconfortáveis, pouca oferta de itinerários e horários, entre outros” Com ampla experiência na análise do trânsito,



Frederico Carneiro - Ex-diretor do Departamento Nacional de Trânsito, do Denatran

Frederico Carneiro possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade de Brasília, UnB (1996), pós-graduação em Gestão de Segurança Pública e Defesa Social, com ênfase em acidente de trânsito pela União Pioneira de Integração Social, Upis (2005) e mestrado em Transportes, com especialização em Segurança de Trânsito pela Universidade de Brasília, UnB (2018).

Modal ferroviário

Sobre o modal ferroviário, Frederico antevê grandes desafios para sua implementação nas cidades brasileiras que ainda não dispõem deste modal, embora seja um meio de transporte repleto de benefícios, como sustentabilidade, diversificação, ganho de capacidade de passageiros e segurança. Devido aos elevados investimentos necessários, na maioria das cidades, a implantação deste modal seria inviável econômica e politicamente falando.

“A implantação do transporte ferroviário nas cidades brasileiras é outro grande desafio aos gestores municipais. Não obstante os benefícios desse modo no que se refere a

sustentabilidade, diversificação e equilíbrio da matriz de transportes, ganho da capacidade de transporte de passageiros e cargas, segurança, os altos investimentos em infraestrutura - obras e desapropriações, por exemplo - e operação - alto custo de locomotivas e vagões - tornam a solução inviável do ponto de vista econômico - e até mesmo político - na maioria das cidades. Em algumas dessas localidades, a existência de antigas linhas férreas poderia até tornar as contas mais favoráveis à implantação do transporte sobre trilhos, mesmo assim a solução não atrai o interesse de gestores ou investidores”.

“O Brasil precisa de políticas públicas consistentes e perenes voltadas para o setor ferroviário, incluindo leis e regulamentos que promovam segurança jurídica aos empreendimentos, concessão de incentivos à indústria de trilhos, dormentes e material rodante e aos operadores e, ainda, financiamento de bons projetos. Os impactos, sentidos a longo prazo, sem dúvida alguma serão muito positivos para as cidades brasileiras”.

Leia a seguir a entrevista com o ex-diretor do Denatran, órgão que integra a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, Frederico Carneiro.

Quais são os obstáculos a vencer para a mobilidade urbana nesta primeira metade do Século 21?

Frederico Carneiro - O maior desafio consiste em mudar a cultura de que os espaços públicos são voltados para os automóveis e não para as pessoas. Em vez de investir bilhões de reais em duplicação de vias ou construção de viadutos, os gestores devem rever todo o planejamento urbano, de modo a encontrar soluções para a melhoria do transporte público coletivo, priorizando-o em relação ao transporte individual, e para a melhoria da mobilidade ativa e sustentável. É preciso coragem e vontade política para quebrar certos paradigmas e impor certas medidas, muitas vezes antipáticas e pouco eleitoreiras, mas que trarão melhor qualidade de vida à população. Todos os demais obstáculos serão vencidos a reboque. As soluções e inovações tecnológicas existem e estão à espera de desafios e demandas. Os recursos financeiros, apesar de escassos, também começam a aparecer, desde que se comprove a existência de projetos viáveis, sustentáveis e bem estruturados.

Como atrair mais passageiros para o uso do transporte coletivo?

Frederico Carneiro - A oferta de redes de transporte público coletivo de boa qualidade e conforto para o usuário, com boa disponibilidade de linhas e confiabilidade de horários e tarifas cada vez mais módicas e acessíveis atrairá as pessoas que atualmente utilizam o transporte individual, tornando o modelo

viável e sustentável. O replanejamento das cidades de modo a reduzir a necessidade de deslocamentos e a proporcionar calçadas e ciclovias acessíveis e atrativas incentivará o transporte não motorizado. Eis o grande desafio: criar cidades inclusivas, acessíveis e sustentáveis, voltadas e pensadas para as pessoas.

“Eis o grande desafio: criar cidades inclusivas, acessíveis e sustentáveis, voltadas e pensadas para as pessoas”

Como lidar com a implantação de radares e controladores de velocidade?

Frederico Carneiro - A velocidade guarda relação estreita com a sinistralidade no trânsito. Além de diminuir o tempo de reação de motoristas e pedestres, aumentando o risco de colisão, quanto mais veloz o veículo, maior a gravidade das lesões e a intensidade das avarias. Por essa razão, a redução dos limites de velocidade é uma das principais medidas recomendadas em todo o mundo para reduzir o número de mortes e lesões no trânsito. E, quando a educação e a conscientização no trânsito não se mostram eficazes, o rigor na fiscalização é a única saída.

Os gestores de trânsito no Brasil sabem disso, no entanto, enfrentam grande resistência na implementação das políticas de redução de velocidade nas vias urbanas e rodovias brasileiras, principalmente sob o velho e errôneo argumento da “indústria da multa”. O que mais se vê por



ai é o desrespeito deliberado aos limites de velocidade estabelecidos, acertadamente punível com multa e pontos na CNH e a injusta e desarrazoada reclamação de que o órgão de trânsito só pensa em arrecadar recursos de condutores de bem. E o pior de tudo é ver que existem gestores que concordam com tais argumentos e se omitem no cumprimento do dever legal de fiscalizar o

trânsito e salvar vidas.

No entanto, não há outra saída ao gestor de trânsito para conter a violência nas vias brasileiras a não ser assegurar o fiel cumprimento da legislação de trânsito e, em particular, o respeito aos limites de velocidade. Independentemente se a medida é popular ou não, simpática ou não, se o gestor vai perder votos ou não, a gestão da velocidade deve ser aplicada nas vias sob sua circunscrição. Seja com a implantação de equipamentos eletrônicos de fiscalização, seja com a instalação de lombadas ou outros dispositivos moderadores de tráfego, cabe ao gestor a coragem e a responsabilidade para adotar a melhor e mais eficaz medida para reduzir o número de mortes e lesões no trânsito. Não por acaso, o tema escolhido pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para 2025 é: "Desacelere. Seu bem maior é a vida."

Qual é a sua avaliação do impacto da 'Lei Seca' no trânsito brasileiro?

Frederico Carneiro - A Lei Seca foi uma das mais



importantes medidas implementadas no Brasil com o propósito de reduzir a sinistralidade no trânsito. A forma com que o Congresso Nacional enfrentou a perigosa combinação de álcool e direção rendeu à legislação brasileira a condição de uma das mais rigorosas do mundo. Nos primeiros meses após a entrada em vigor da lei, a eficácia da medida era altíssima. A fiscalização estava presente nas ruas, as autuações aconteciam, as multas e suspensões do direito de dirigir eram aplicadas e, assim, o recado aos motoristas foi dado: se beber, não dirija; se for dirigir, não beba. Os números refletiram a eficácia da lei, evidenciando significativa redução do número de sinistros e de mortes em diversas cidades brasileiras onde a fiscalização esteve presente. No entanto, com o passar do tempo as ações fiscalizatórias foram diminuindo e, considerando que as ações educativas não se mostram eficazes no Brasil, a sensação de impunidade ganhou força e, infelizmente, mesmo com lei rigorosa como a nossa, o hábito de beber e dirigir voltou a ser frequente entre muitos motoristas brasileiros. Consequentemente, as estatísticas voltaram a subir, evidenciando mais uma vez a importância da fiscalização para conter a violência por parte de condutores irresponsáveis e imprudentes. Que a fiscalização por parte dos agentes de trânsito se intensifique. Que os motoristas, ao sentir no bolso a força da lei, se sensibilizem de que, insistindo em combinar álcool e direção, estão colocando em risco não somente as várias pessoas que circulam por ruas, avenidas e rodovias Brasil afora, mas também a si mesmos. E que a frase adotada para as mensagens educativas de trânsito continue ressoando na cabeça de todos: A paz no trânsito começa por você.

"A paz no trânsito começa por você"



Retomada das reuniões presenciais do Fórum Paulista, em 2022, Jundiaí

“A articulação das Prefeituras e a troca de experiências eram, portanto, uma carência sentida em todo o Estado de São Paulo”, declarou Jurandir Fernandes, então secretário municipal de Transportes da cidade de Campinas, anfitrião dos primeiros encontros do Fórum





A cooperação que resultou em construção do saber em mobilidade urbana para o Estado de São Paulo

A coordenadora de Programas e Projetos do Consórcio Intermunicipal Grande ABC, Sandra Teixeira Malvese relembra quando a entidade cooperou com o Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana para a realização remota dos debates no período da covid-19

O Consórcio Intermunicipal Grande ABC é um Consórcio Público (conforme Lei Federal nº 11.107 de 2005), constituído desde 1990, atuando como órgão articulador de políticas públicas setoriais. Constituído pelas cidades da Região do Grande ABC (Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra) com legitimidade para planejar e executar políticas públicas, em âmbito regional, tornou-se o primeiro consórcio multissetorial de direito público e natureza autárquica do País. Atualmente, a região do Grande ABC paulista possui uma população estimada em mais de 2,6 milhões de habitantes (Censo 2022).

“Desde junho de 2023, a formação atual abrange os municípios de Santo André, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, embora grande parte dos projetos em desenvolvimento englobam também as duas cidades atualmente afastadas”, destacou a coordenadora de Programas e Projetos do Consórcio Intermunicipal Grande ABC, Sandra Teixeira Malvese. Em março de 2020, às vésperas da pandemia de covid-19, o consórcio

pleiteou sediar a edição subsequente do Fórum Paulista. “Com a vinda da pandemia e a impossibilidade da realização de encontros presenciais, o consórcio passou a sediar as edições em formato remoto do Fórum Paulista - edições 74ª, 75ª, 76ª, 77ª, 78ª, 79ª, 80ª, 81ª e 82ª. Além disso, começou a integrar a coordenação do Fórum, participando dos debates da organização e pautas”, recordou Sandra.

Atualmente é o único consórcio público atuante e participante do Fórum Paulista. “Isso demonstra o reconhecimento que o Consórcio Intermunicipal Grande ABC dá ao Fórum Paulista, pela sua importância para avanço na reflexão sobre a melhoria na mobilidade urbana das cidades”, mencionou.



Sandra Teixeira Malvese

Sandra Teixeira Malvese é mestre em Planejamento e Gestão do Território pela Universidade Federal do ABC (2014), pós-graduação em Ciências Sociais (2011), graduação em Arquitetura e Urbanismo pelo Instituto Presbiteriano Mackenzie (2008), coordenadora de Programas e Projetos do Consórcio Intermunicipal Grande ABC de 2011 a 2016 e de 2021 a dias atuais. Exerceu o cargo de secretária de Obras e Planejamento da Prefeitura Municipal de Rio Grande da Serra de 2017 a 2020 e é professora de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Fundação Santo André desde 2013. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Planejamento Urbano e Regional,

atuando principalmente nos seguintes temas: políticas públicas urbanas, planejamento urbano, projetos, obras, desenvolvimento urbano e infraestrutura. A seguir, leia a entrevista na íntegra com Sandra Teixeira Malvese.

Entrevista

Quais experiências da sua cidade, ou região, que poderão servir para inspirar a mobilidade urbana em outras cidades paulistas?

Sandra Teixeira Malvese - O principal ponto em destaque é pensar a mobilidade urbana de forma regional. As cidades do Grande ABC são conurbadas, o que significa que seu sistema viário e seus transportes são interligados, além disso, ocorre um intenso deslocamento intra-regional para trabalho, estudo e lazer, evidenciados em pesquisas e dados como a OD Metrô, o que significa que as pessoas se deslocam bastante, e, entre as cidades do Grande ABC.

Comente sobre o Plano de Mobilidade Regional do Grande ABC

Sandra Teixeira Malvese - Em 2012 o Consórcio começou a desenvolver o Plano de Mobilidade Regional, englobando as sete cidades do ABC, a partir de levantamentos e pesquisas na região. Foi identificado o sistema viário de importância regional, e foram feitos diversos estudos de carregamento neste sistema viário, para o tráfego em geral e para o transporte coletivo. A partir de amplo diagnóstico, foi elaborado o Plano de Investimentos em Infraestrutura para a Mobilidade no Grande ABC (2013), resultando em vultosos investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC na região para tratamento preferencial ao transporte coletivo, resultando em diversos projetos e obras para a região. Até hoje, estes projetos desenvolvidos estão se concretizando em obras. Portanto, uma experiência que pode inspirar a mobilidade urbana é pensar regionalmente entre cidades que são conurbadas ou que compartilham das mesmas dinâmicas de desenvolvimento.

Qual é a relevância do Fórum Paulista para a mobilidade urbana nas cidades paulistas?

Sandra Teixeira Malvese - O Fórum Paulista de Mobilidade é extremamente relevante no sentido em que permite a troca das experiências entre os secretários e dirigentes públicos na área da mobilidade urbana, permitindo que os gestores se atualizem sobre os avanços na legislação, troquem e exponham boas práticas, e reflitam a respeito de uma mobilidade mais consciente, inclusiva, segura e eficaz, aprimorando cada vez mais a qualidade de vida nas cidades.

Qual é a sua expectativa para esse encontro de 30 anos de debates?

Sandra Teixeira Malvese - A expectativa é grande. O Fórum Paulista é uma reunião e organização muito importantes entre técnicos, secretários e dirigentes públicos na área da mobilidade urbana. Essa relevância se destaca por tornar sempre vivo o debate sobre a mobilidade. Composto por nomes muito qualificados e tendo, sempre, temas de grande importância na agenda prioritária das cidades, os eventos do Fórum Paulista são sempre aguardados pelos técnicos da área. Portanto, a expectativa é bastante grande, e será um momento de muita celebração desta entidade tão importante.

O que precisa ser realizado para melhorar o conceito de educação no trânsito nas cidades? O que penso sobre transporte público gratuito? A mobilidade urbana precisa ser mais bem compreendida pela sociedade?

Sandra Teixeira Malvese - É importante que a sociedade compreenda melhor o que é a mobilidade, entendendo que há percentuais similares de utilização dos vários modais (a pé, automóvel, ciclovitário e transporte coletivo) pela população, e que o espaço físico (sistema viário) deveria ser igualmente distribuído entre estes vários modais. Portanto, a compreensão da mobilidade pela sociedade inicia na compreensão do conceito de mobilidade. Nesse mesmo sentido, a educação no trânsito deve contemplar também a educação para mobilidade, como, por exemplo, ao se pensar na acessibilidade do passeio público. Quanto ao transporte público gratuito, ainda é um assunto que precisa ser aprofundado e melhor discutido, no entanto, ele será mais atrativo quanto melhor for sua qualidade, e isso envolve priorizá-lo no sistema viário.

“QUE POSSAMOS FOCAR NA PROPOSTA DE UM SISTEMA ÚNICO DE MODALIDADE”

Nazareno Affonso

Ex-secretário municipal de transportes de três importantes cidades brasileiras, Nazareno Affonso atualmente ocupa a função de diretor nacional do Instituto MDT. Presença garantida na reunião em Marília, a que marcará os 30 anos do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, Affonso espera contribuir imensamente para a prosperidade da mobilidade urbana através das plenárias.

“Que possamos focar na proposta do Sistema Único de Mobilidade (SUM), na democratização das vias públicas e na redução dos imensos privilégios dados aos automóveis”, salientou.

De 1989 a 1992, Nazareno Affonso foi secretário municipal de Transportes de Santo André, no ABC Paulista, depois exerceu a mesma função em Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, e, mais tarde, foi secretário de Estado do Distrito Federal. Desde então, vem acompanhando e divulgando as propostas do Fórum Paulista.

“Concordo que as cidades estejam repensando o planejamento urbano para incluir mais ciclovias e calçadas amplas, mas desde que o transporte público seja o eixo estruturador junto com a ampla participação da sociedade civil neste planejamento e na execução dessas propostas”, afirmou.

Sobre a gratuidade do transporte público, para Nazareno Affonso, os três entes que formam as unidades da Federação Brasileira - os Municípios, os Estados e a Nação - devem, todos, garantirem a gratuidade nas eleições. “Com relação a tarifa zero é a melhor proposta de

inclusão social, mas devem se preocupar em não degradar a qualidade do transporte existente, pois precisam garantir recursos para suprir o aumento de demanda que tem sido de três a cinco vezes mais e que exige mais frequência, bem como frota para não degradar a qualidade. A principal proposta para captação de recursos federais e estaduais será através da implantação do SUM, que é o Sistema Único de Mobilidade, onde os Municípios também precisam dar suas contrapartidas taxando estacionamentos e o lucro imobiliário, por exemplo”, contextualizou.

O que é urgente hoje nas cidades?

“O urgente é tirar os ônibus dos congestionamentos dos carros criando corredores e faixas exclusivas devolvendo ao sistema viário dos ônibus, bicicletas e pedestres ocupado pelos carros”.

E sobre o uso de veículos elétricos?

“Os carros elétricos garantirão mais qualidade de vida com redução de CO2 no ar para as novas gerações”.

Sobre mobilidade urbana

“O conceito básico da mobilidade é que ela seja sustentável e cidadã privilegiando os investimentos e uso do sistema viário pelo transporte público e pela mobilidade ativa”.

Sobre o modal ferroviário

“O desafio é ver se o Município possui corredores que comportam esse modal que deve ser implantado onde a demanda for igual ou maior 35 mil passageiros horas sentido. Outro desafio são os recursos, pois 1km de metrô custa mais de 10 vezes o preço por quilômetro de um corredor de ônibus”.

Obstáculos a vencer para a mobilidade?

“Democratizar o uso das vias públicas para tirar os ônibus dos congestionamentos dos carros, implantar ciclovias e faixas exclusivas para bikes e dar acessibilidade universal nas calçadas”.

Como construir uma cidade inclusiva, acessível e sustentável?

“Implantando faixas e corredores exclusivos para ônibus, ciclovias e ciclofaixas e tornando as calçadas com acessibilidade universal. E reduzindo as velocidades nas vias”.



Nazareno Affonso - Diretor Nacional do Instituto MDT



LINHA DO TEMPO DO FÓRUM PAULISTA

A primeira reunião do Fórum Paulista, portanto, aconteceu efetivamente em 22 de setembro de 1994, também em Campinas, tendo a participação de 33 Municípios. Estiveram neste momento representantes das seguintes cidades, que são considerados os municípios-fundadores:

Americana, Araras, Atibaia, Bauru, Campinas, Franco da Rocha, Guarujá, Guarulhos, Hortolândia, Itapeverica da Serra, Jacareí, Jaguariúna, Jaú, Jundiaí, Limeira, Mairinque, Marília, Paulínia, Piedade, Praia Grande, Ribeirão Preto, Santa Bárbara D'Oeste, Santo André, Santos, Sertãozinho, Sorocaba, São José dos Campos, São Paulo, Valinhos, Vinhedo e Votorantim.



Ailton Brasiliense

AS CIDADES ESTÃO REPENSANDO SEU PLANEJAMENTO URBANO PARA INCLUIR MAIS CICLOVIAS E CALÇADAS AMPLAS

A promoção do ciclismo e da caminhada como modos de transportê sustentáveis ganha ímpeto

As cidades estão repensando seu planejamento urbano para incluir mais ciclovias e calçadas amplas. Esta pode ser uma solução? Haja visto que em 2023 foi sancionada a Lei nº 14.729 que incentiva o ciclismo nas cidades e amplia a participação popular nos processos de implantação de infraestruturas para circulação de bicicletas, exigindo planejamento dos municípios ao ampliar seu perímetro urbano.

O engenheiro eletricista Ailton Brasiliense, assessor do Departamento Nacional de Trânsito e presidente da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), define sua paixão pela Engenharia, apresenta seu ponto de vista técnico sobre essa tendência mundial.

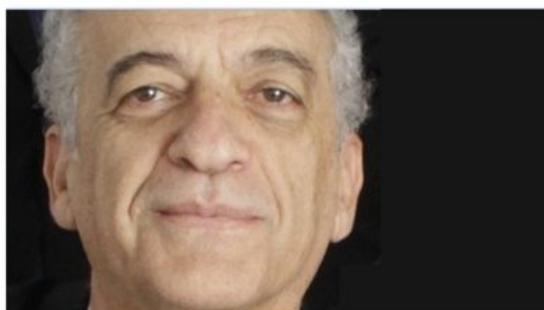
“A utilização das bicicletas como meio de transporte tem sido crescente em cidades grandes e médias. Nas periferias tem ganho cada vez mais significado. Nas pequenas cidades, principalmente, nas que não possuem Transporte Público, elas são mais importantes, destacando cidades planas, assim como, nas cidades litorâneas. Nestas cidades o planejamento urbano destaca a importância da construção de ciclofaixas para oferecer mais acessos, possibilidades de trânsito de pessoas”, explica o ícone do transporte público no País.

Reconhecido pelas importantes conquistas que trouxe ao sistema de transporte público do Brasil, como o apoio na construção da CET, maior empresa de engenharia de tráfego do mundo, em que foi um dos responsáveis pela implantação da operação de trabalho 24 horas nos sete

dias da semana e também das atividades dos famosos marronzinhos, Ailton acumula histórias de sucesso pelas empresas pelas quais passou.

O executivo iniciou sua carreira na Light São Paulo, em janeiro de 1973. Entrou como recém-formado e foi trabalhar na área de planejamento. “Foi minha primeira oportunidade de ver in loco o funcionamento de uma empresa que tinha a responsabilidade de atender milhões de pessoas. Sem dúvida, foi um aprendizado extremamente importante e uma complementação do que aprendi na teoria”.

Depois de três anos, Ailton embarcou na área de transportes públicos em que permanece até hoje. Em junho de 1975, ele começou a trabalhar na Companhia do Metropolitano de São Paulo, conhecida como Metrô, e acompanhou a estruturação do que seria a mais importante malha metroviária do país.



Ailton Brasiliense - Ex diretor do Denatran

O Fórum nada mais é que o porta-voz das cidades paulistas junto aos Governos Estadual e Federal

Se a Mobilidade Urbana avançou nos últimos anos foi devido às agendas e propostas do Fórum

O secretário municipal de Mobilidade e Cooperação em Segurança Pública de Presidente Prudente, Cezar Adriano Gardim, lembra que a Mobilidade Urbana avançou nos últimos anos foi devido às agendas e propostas do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana que completa 30 anos de propósitos para o desenvolvimento de ações e políticas públicas para a mobilidade urbana. “Vamos celebrar os 30 anos de debates a celebração é a consagração do avanço da política de mobilidade urbana paulista e nacional. o fórum sempre se apresentou como protagonista nas agendas e nos encontros organizados por outros órgãos e entidades”, lembra Cezar Adriano Gardim.

Sobre Educação no Trânsito das cidades, Gardim responde: “É preciso que sejam realizadas mais muito mais ações educativas porque além dos projetos existentes, é necessário que sejam focados ainda mais ações de educação no trânsito para conscientizar as gerações futuras. De que forma? Investindo na educação, formação e cultura das crianças. Infelizmente a geração atual não foi preparada para o conceito de educação no trânsito”.





Reunião do Fórum Paulista realizada em Hortolândia, no ano de 2023



“Vamos celebrar os 30 anos de debates a celebração é a consagração do avanço da política de mobilidade urbana paulista e nacional...”

Cezar Adriano Gardim - Secretário Municipal de Mobilidade e Cooperação em Segurança Pública de Presidente Prudente

O que o senhor pensa a respeito do transporte público gratuito?

“O transporte público, na forma que se apresenta, não consegue oferecer ao usuário um transporte de qualidade. São muitas gratuidades e, tanto o usuário, quanto as cidades, não conseguem arcar com essas despesas. O governo federal precisa aportar recursos financeiros para que o sistema atual não sucumba. Se hoje, os municípios não conseguem subsidiar as gratuidades atuais, imagine na sua totalidade. Entendo que a gratuidade não seja a solução, mas investimentos em tecnologias de transportes, projetos viários, seriam o caminho”, responde Cezar Adriano Gardim, secretário municipal de Mobilidade e Cooperação em Segurança Pública de Presidente Prudente.





Abertura do Fórum Paulista realizado na cidade de Valinhos

1994 - 2024 - O momento de consolidação

Os anos compreendidos de 1994 a 2002 são classificados como essenciais e estratégicos para a consolidação do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, isso porque neste período ocorre a fase de auto-organização e sua forma de abordar questões estratégicas. Nesse período, por exemplo, houve a aprovação e o início de vigência do novo Código de Trânsito Brasileiro.



Referência internacional em mobilidade urbana, Carlos Batinga, formado em engenharia civil pela Universidade Federal da Paraíba, defende a política de Estado onde se valorize o uso do transporte coletivo

“A MOBILIDADE URBANA AJUDA A HUMANIZAR AS CIDADES”

Carlos Batinga

Mais de 85% da população brasileira vive nas cidades. Entretanto, nos últimos 7 anos o uso do transporte coletivo caiu 31%. Para o engenheiro civil e referência internacional em Mobilidade Urbana, Carlos Batinga - que possui especialização em transportes e é um dos mais renomados profissionais da área, tendo trabalhado em João Pessoa, Salvador e Natal - a mobilidade urbana ajudaria a humanizar as cidades, principalmente priorizando o uso de transporte coletivo.

É dentro deste aspecto que surge a relevância e a essencialidade do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, que neste ano chega a sua 97ª edição, com a realização da 91ª reunião na cidade de Marília. “O Fórum ajuda a construir a política pública para o setor, uma política pública onde se valorize o transporte coletivo e, através de seus debates, ocorre a sensibilização, não só da sociedade, mas também dos tomadores de decisão, para a importância de investir na melhoria da qualidade do transporte coletivo. Pois o transporte coletivo, compreendo, é a única forma de resolver os problemas de mobilidade das cidades”, constatou Carlos Batinga.

Replanejamento urbano para a mobilidade: muito tênue

Para ele, ainda é muito tímido (e tênue) o replanejamento urbano para valorizar a mobilidade e enfraquecer o uso de veículos motorizados individuais. “As cidades estão repensando de forma muito tênue a sua mobilidade urbana. Mas isso acontece porque não é uma prioridade da sociedade. A sociedade atualmente é dominada pelos donos e usuários de transporte individual motorizados (carros ou motos). É um caminho que precisamos partir para isso: as cidades precisam ser humanizadas. Mais de 85% da população brasileira já vivem nas cidades. O único caminho é



ampliar a área para as pessoas utilizarem o transporte coletivo e terem à disposição ciclovias, parques, canteiros. Contudo, ainda não estão sensibilizados quanto a isso os tomadores de decisão”.

Veículos elétricos: no novo modismo

O uso de veículos elétricos, sob a ótica de Carlos Batinga, estaria mais ligado ao um novo modismo, do que solução. “Só se discute a compra, mas não o planejamento de como vai abastecê-lo, de quem será capacitado para gerir os veículos e a continuidade do uso, com mais compras, renovação e ampliação de frota. Ninguém fala o que irá se fazer depois de 6, 7 anos de uso desta bateria. Nada disso é ponderado ou levado em conta, ninguém fala como o veículo elétrico será inserido no sistema convencional. Portanto, entendo que os veículos elétricos compõem um modismo que tem tudo para não funcionar e trazer ainda mais problemas para as cidades”, opinou.

CAMPINAS

“A EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO CADA VEZ MAIS ESTARÁ NA AGENDA DAS CIDADES E DO FÓRUM”

Fernando de Caires Barbosa

Formado em Administração, Ciências Contábeis e Sistema de Informações, o secretário municipal de Transportes de Campinas, Fernando de Caires Barbosa, tem especialização em Planejamento e Mobilidade Urbana e mestrado em Cidades Inteligentes e Sustentáveis, ambos pela Universidade Nove de Julho, em São Paulo. Também fez cursos de extensão em Brand Management, na London Business School; e em Design Thinking, no Instituto Europeu de Design. Assumiu a chefia de Gabinete da Emdec em junho de 2021. Antes, trabalhou na São Paulo Transporte (SPTrans), na Secretaria de Mobilidade e Transportes da Prefeitura de São Paulo e na União Internacional dos Transportes Públicos (UITP).

Qual é a relevância do Fórum para a mobilidade urbana das cidades paulistas?

Fernando de Caires Barbosa: A relevância de um fórum paulista está em sua capacidade de criar um espaço de interação e troca de conhecimento entre os players, seja gestores, operadores, indústria/prestadores de serviço ou a sociedade civil, com interesses em comum. A troca de experiência possibilita que todos esses participantes compartilhem suas experiências, aprendizados e soluções para problemas que muitas vezes são comuns, ajudando a criar uma rede de

apoio qualificada.

Qual é a sua expectativa para a reunião que celebra os 30 anos de debates?

Fernando de Caires Barbosa: A reunião que celebra 30 anos de debates será um evento significativo, com expectativas de reconhecimento dos avanços alcançados ao longo das três décadas. Importante será a reflexão ao passado, analisando debates e temas marcantes que passaram pelo Fórum e nortearam a tomada de decisão dos participantes. Ainda, é importante ressaltar as contribuições que os membros fizeram para fortalecer o fórum e a mobilidade urbana em nossas cidades. Por outro lado, revisitar o passado nos leva a pensar no futuro, e proporcionar debates com temas emergentes e relevantes podem e devem entrar na agenda das cidades, refletindo principalmente as mudanças nas necessidades e prioridade dos cidadãos.

O que precisa ser realizado para melhorar o conceito de educação no trânsito nas cidades?

Fernando de Caires Barbosa: A educação no trânsito cada vez mais estará na agenda das cidades e do Fórum, sem dúvida. Isso inclui um conjunto de medidas que tem como



Fernando de Caires - Secretário municipal de Transportes de Campinas

foco principal a educação e a conscientização, com toda a metodologia acadêmica, por assim dizer, mas que está apoiada na fiscalização e na infraestrutura e em conceitos como o Visão Segura. É fundamental realizar campanhas de educação que sensibilizem motoristas, pedestres e ciclistas sobre a importância do respeito às regras de trânsito. Essas campanhas devem ser contínuas e não apenas em datas específicas. Além disso, a educação das escolas, com a introdução de programas de educação no trânsito desde a infância, nas escolas, pode ajudar a formar cidadãos mais conscientes e responsáveis. Essas lições podem abordar segurança, respeito às leis e convivência pacífica no trânsito.



O que o senhor pensa do transporte público gratuito?

Fernando de Caires Barbosa: A proposta de transporte público gratuito é uma ideia interessante e pode trazer diversos benefícios sociais, econômicos e ambientais, especialmente em cidades com problemas de mobilidade urbana e desigualdade. No entanto, para implementar essa política de maneira eficaz, é necessário considerar diversos fatores, sendo o ponto central a questão de como financiar um sistema de gratuidade universal. Esses financiamentos precisam partir de um planejamento robusto para garantir que essa política pública seja sustentável e de longo prazo, não prejudicando outras áreas do investimento público. Ainda, é extremamente importante pensar e analisar continuamente a qualidade do serviço. Sem o devido planejamento, acompanhamento e manutenção da política pública adequada, pode haver um comprometimento da qualidade, com veículos mal conservados e atrasos operacionais frequentes.

Quais avanços em Campinas podem cooperar com a mobilidade urbana em outras cidades?

Fernando de Caires Barbosa: Campinas é hoje a principal



cidade do Interior Paulista, e tem passado por grandes desafios na mobilidade. Dois principais pontos que podem ser citados é a operação do BRT Campinas, um sistema complexo com 36 km de extensão, 18 pontes e viadutos, 36 estações e 7 terminais de integração. Com certeza existe um grande rol de lições aprendidas na operação deste sistema que pode ser compartilhada com os participantes do fórum, que vão desde o planejamento da operação, a operação do sistema propriamente dita, a comunicação com o usuário para explicar as mudanças no sistema e a manutenção de estações e acessos.

Outro ponto é a licitação do transporte público, um sistema que conta com mais de 1.000 veículos. A abertura dos envelopes aconteceu em setembro do ano passado, porém não houve propostas. Agora a equipe encontra-se revisando a modelagem econômica e adequando pontos de melhorias no desenho operacional do sistema e, em breve, deverá começar novamente as audiências públicas, a consulta pública e finalmente, a publicação do edital.





INVESTIMENTOS EM TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE CONTRIBUIRÁ PARA UM USO MAIS SUSTENTÁVEL DAS VIAS URBANAS PELA POPULAÇÃO

Educação para o trânsito e o engajamento da sociedade são os pilares fundamentais para a construção de uma mobilidade urbana mais justa e eficiente

Com a melhor expectativa e entusiasmado para essa 91ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, o Presidente do Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo (Cetran-SP) e vice-presidente do Fórum Nacional dos Conselhos de Trânsito (Focotran), Frederico Pierotti, demonstra muito otimismo e reforça que o Cetran-SP tem a honra de participar dos encontros promovidos pelo Fórum Paulista, procuramos garantir a interlocução com o Governo do Estado e com o Governo Federal.

Perguntado a Frederico Pierotti que esta reunião se fortalece como ponto de encontro dos dirigentes que se dedicam a garantir boas informações e a certeza de que os procedimentos estão adequados com a legislação vigente. A este fato, o Presidente do Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo acrescenta a promoção de um trânsito mais humano e mais coeso entre todos os órgãos de trânsito do estado, com a atuação do SISTRAN-SP. "Procuramos ser o elo de ligação entre as diferentes esferas, federal e do Estado com os Secretários, isto porque os reflexos das resoluções são sentidas pelos municípios, por isto que garantir que a voz dos municípios

seja ouvida é importantíssimo", diz Pierotti.

Segundo ele, as cidades estão repensando seu planejamento urbano para incluir mais ciclovias e calçadas amplas que, com certeza sim, trazem inúmeros os benefícios, que vão desde o incentivo ao uso de meios de transporte alternativos, que tanto contribuem para o

descongestionamento das ruas, com menos emissões de poluentes e mais agradáveis como também contribuem para a promoção da saúde e bem-estar da população, na medida em que incentiva a prática de atividades físicas, contribuindo diretamente para uma melhor qualidade de vida.



Frederico Pierotti -Presidente Cetran-SP

"Em tempos de grandes desastres naturais, a medida também contribui para a redução de gases do efeito estufa e na diminuição de combustíveis fósseis. Por fim, cidades com mais ciclovias, calçadas e espaços públicos para caminhadas acabam tornando as cidades mais atraentes, o que além de garantir o bem-estar da população, também garante investimentos no turismo, melhoria da qualidade de vida e funcionam como verdadeiro estímulo ao comércio local, favorecendo a economia", ressalta o expert quando o assunto é mobilidade urbana e transporte.



Sobre como os Municípios, Estados e até o Governo Federal devem e precisam trabalhar o transporte público gratuito?

O Presidente do Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo e vice-presidente do Fórum Nacional dos Conselhos de Trânsito (Focotran) afirma que o tema é bem complexo, já que o financiamento integral pelo Governo poderia representar um grande risco para as demais obrigações governamentais, como segurança, saúde e educação.

“Se por um lado a gratuidade favorece a inclusão social, redução de congestionamentos, impulso na economia local e melhoria na sustentabilidade com menos emissões de poluentes, por outro lado teríamos o alto custo financeiro e com isto o risco de aumento de impostos para garantir o financiamento do serviço público, sem mencionar que poderia sobrecarregar o sistema de transporte, levando à superlotação e à diminuição da qualidade do serviço. Talvez a melhor alternativa seja o investimento em tecnologia, infraestrutura e gestão para melhorar os custos e a qualidade do serviço, na busca de soluções que garantam a sustentabilidade financeira do sistema sem comprometer a prestação de outros serviços públicos essenciais”, explica Frederico Pierotti.

O que Pierotti pensa sobre os Veículos Elétricos (VEs)?

“Apesar de ser uma alternativa que apresenta vantagens, o custo elevado dos veículos, a indisponibilidade de postos de carregamento, o tempo de recarga e a autonomia da bateria, ainda são os maiores desafios para o atendimento a esta demanda. Neste sentido, o investimento nesta infraestrutura é que garantirá se a aquisição de veículos é viável. Se a infraestrutura de carregamento é adequada, os incentivos governamentais são atrativos e o custo inicial não é um impedimento, então a aquisição pode ser uma boa alternativa. Caso contrário, a escolha de um veículo a combustão pode ser mais prática, pelo menos até que a infraestrutura necessária para os veículos elétricos esteja mais consolidada. Se a infraestrutura de carregamento for adequada, com tantos incentivos governamentais, a aquisição poderá ser uma boa alternativa, especialmente quanto aos impactos ambientais”.

Explicar o conceito de mobilidade para as atuais gerações e o porque esse tema é deixado de lado na formação dos estudantes do Estado de São Paulo.

Frederico Pierotti responde que com a criação do SISTRAN-SP, Sistema Estadual de Trânsito, esta pauta tem interessado demais, em especial porque “acreditamos que somente mudaremos este triste cenário de óbitos no trânsito, formando melhor o cidadão, para isto, é fundamental avançar na formação durante o ensino pré-escolar e do ensino médio. Nosso entendimento é o de que todas as cidades, por menores que sejam, devem fomentar a educação de trânsito nas escolas, até porque uma criança com boa formação escolar, compreenderá com maestria os conceitos de responsabilidade, cidadania e empatia, elementos fundamentais para o convívio harmônico no trânsito”.



Para concluir, fala sobre os desafios de construir cidades inclusivas, acessíveis e sustentáveis com a participação da sociedade e de especialistas.

De acordo com Frederico Pierotti, atualmente os modelos de empreendimento seguem análises preditivas e uma cidade com estas características somente seria viável com esta responsabilidade compartilhada e também com a otimização da infraestrutura viável e a melhoria do transporte público também são medidas essenciais.

“Neste contexto, a adaptação das vias para reduzir a velocidade em pontos críticos se revela fundamental. Além disso, o investimento em transporte público de qualidade contribuirá para um uso mais sustentável das vias urbanas pela população. É importante enfatizar a ineficiência de ações isoladas ou insuficientes. Entretanto, para alcançar resultados eficazes, é necessário fortalecer os pilares da educação para o trânsito, intensificar a fiscalização e aplicar deliberações mais rigorosas. É imprescindível garantir a instauração e a conclusão célere dos processos administrativos de suspensão e cassação da habilitação. O expressivo número de recursos administrativos julgados pelo CETRAN-SP na última década (mais de um milhão) demonstra isto. A otimização da infraestrutura viável e a melhoria do transporte público também são medidas essenciais. Neste contexto, a adaptação das vias para reduzir a velocidade em pontos críticos se revela fundamental. Além disso, o investimento em transporte público de qualidade contribuirá para um uso mais sustentável das vias urbanas pela população. É importante enfatizar a ineficiência de ações isoladas ou insuficientes”.

Frederico Pierotti

Presidente do Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo e vice-presidente do Fórum Nacional dos Conselhos de Trânsito (Focotran)



“Há diversas maneiras de garantir recursos suficientes para manter e aprimorar a qualidade do transporte público”

Engenheiro eletricista formado pela Universidade de São Paulo (USP), Gilberto Perre atua desde 2008 como secretário-executivo da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP) e destaca nesta entrevista pontos essenciais para um trânsito seguro e uma mobilidade urbana plena

A reunião que celebra os 30 anos de debates do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana contará com a presença do secretário-executivo da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos, a FNP, Gilberto Perre. Na visão de Perre, que tem vasta experiência na gestão de cidades, a reunião consistirá em um marco importante para refletir “tanto sobre os avanços conquistados quanto sobre os desafios futuros da mobilidade urbana no Estado de São Paulo”, avaliou.

“Espera-se que o encontro ofereça uma oportunidade



Gilberto Perre - Secretário-executivo da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos, a FNP

para revisar as principais conquistas do Fórum ao longo dessas três décadas, incluindo a implementação de políticas públicas, a melhoria do transporte público, a integração regional e a redução de sinistros de trânsito. Além de comemorar os avanços, a reunião será um momento crucial para enfrentar os novos desafios da mobilidade urbana, como a transição para modelos mais sustentáveis e inclusivos, a adaptação às mudanças climáticas, a criação de políticas que reduzam as emissões de gases de efeito estufa e o combate à desigualdade no acesso ao transporte”, refletiu.

Gilberto Perre é engenheiro eletricista, formado pela Universidade de São Paulo (USP), com especialização em Política Científica e Tecnológica, pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

De 2001 a 2008 foi diretor-financeiro e secretário municipal de Fazenda de São Carlos. Desde 2008 atua como secretário-executivo da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP). Nesse período organizou dezenas de agendas de prefeitos das capitais e das principais cidades do país com a presidência da República, ministros e parlamentares sobre diversos assuntos relacionados à vida nas cidades. Foi coordenador-geral das quatro edições já realizadas do Encontro dos Municípios com o Desenvolvimento Sustentável (EMDS), maior evento sobre sustentabilidade urbana do país. Em 2017, lecionou como professor convidado do Instituto Federal de Brasília. Em 2018, fez curso de gestão pública na Universidade de Columbia, nos Estados Unidos, e, em 2019, participou do International Program for Public Leaders, realizado em Washington, com foco em questões relacionadas à gestão pública.

“O Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana tem grande relevância na melhoria da mobilidade urbana das cidades paulistas, servindo como um espaço de articulação, cooperação técnica e troca de experiências entre gestores municipais, estaduais e especialistas do setor. Embora envolva uma diversidade significativa de cidades e contextos, o fórum reúne municípios que enfrentam desafios semelhantes e possuem interações estreitas, tanto em dinâmicas urbanas quanto em fluxos de pessoas e mercadorias”, considerou Perre.

Fortalecer o Poder Político

“Ao reunir gestores municipais, o Fórum fortalece o poder político coletivo, facilitando o diálogo com os governos estadual e federal, bem como com outras entidades. Isso permite reivindicar recursos, apoio técnico e regulamentações que melhor atendam às necessidades das cidades paulistas, promovendo, inclusive, políticas públicas voltadas à mobilidade sustentável. Portanto, o Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana é fundamental para fortalecer as capacidades institucionais dos municípios paulistas, promover soluções inovadoras e integrar os diferentes níveis de governo e setores envolvidos na mobilidade urbana”, declarou Gilberto Perre.



Qual é a sua expectativa para a reunião que celebra os 30 anos de debates?

Gilberto Perre - Com esse olhar para o futuro, torna-se essencial discutir como superar os desafios antigos e emergentes das cidades, fortalecendo a cooperação regional entre municípios e regiões metropolitanas e alinhando as discussões com as políticas estaduais e nacionais de mobilidade urbana.

O que precisa ser realizado para melhorar o conceito de educação no trânsito nas cidades?

Gilberto Perre - Melhorar o conceito de educação no trânsito nas cidades requer uma abordagem abrangente e contínua, começando pela inclusão de temas de trânsito no currículo escolar e expandindo para campanhas de conscientização voltadas também para

adultos. Essa educação precisa ser reforçada por programas regulares que promovam a segurança e o respeito às regras, juntamente com campanhas públicas que enfatizem os riscos da imprudência e a convivência harmoniosa entre todos os usuários das vias. No entanto, estudos indicam que campanhas educativas, por si só, não são suficientes para reduzir mortes e lesões no trânsito, sendo menos custo efetivas quando comparadas a abordagens que incorporam os conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros. É imprescindível investir em uma infraestrutura urbana que estimule comportamentos seguros, com sinalização clara, limites de velocidade adequados à geometria das vias e ao uso por diferentes tipos de usuários, além de ciclovias, calçadas e faixas de pedestres bem projetadas. A criação de espaços públicos que incentivem o compartilhamento e a convivência social também contribui para tornar as áreas urbanas mais seguras e agradáveis para todos.

Embora haja resistência política, a fiscalização deve ser rigorosa e educativa, combinando penalidades com

orientações que incentivem atitudes corretas no trânsito e incorporando o uso de tecnologia, como aplicativos, simuladores e análise de dados de comportamento. Por fim, é crucial que essas ações sejam integradas a políticas públicas consistentes, com o envolvimento dos governos municipais, estaduais e federais, para garantir investimentos em programas permanentes e eficazes, criando uma cultura de segurança e respeito no trânsito.

O que o senhor pensa do transporte público gratuito?

Gilberto Perre - O transporte público gratuito é uma política pública que gera divisões de opinião há várias décadas e cujo debate tem se intensificado nos últimos anos, explicitada pela inclusão de propostas de tarifa zero em planos de governo de diferentes espectros políticos durante estas eleições municipais. A proposta visa oferecer transporte coletivo sem custos diretos para os usuários, financiando o sistema por meio de fontes alternativas, como impostos ou subsídios governamentais. A redução ou isenção de tarifas promove inclusão social ao garantir mobilidade para pessoas de baixa renda, com especial atenção para pessoas negras e mulheres, que frequentemente destinam uma parcela maior de seus orçamentos familiares para transporte. Esse foi inclusive o foco de um grande projeto de apoio técnico a municípios realizado



pela FNP com cofinanciamento da União Europeia entre 2021 e 2023, o projeto Acesso Cidades.

Essa política não apenas melhora o acesso a emprego, saúde e educação, mas também tem um potencial efeito redistributivo, direcionando recursos para quem mais precisa. Além disso, pode contribuir para o fortalecimento da economia local e para a redução do tráfego e da poluição ao incentivar o uso do transporte coletivo em vez de veículos particulares, resultando em cidades mais sustentáveis e menos congestionadas.



Qual é o principal desafio para a mobilidade urbana?

Gilberto Perre - O principal desafio, no entanto, envolve a sustentabilidade financeira, o que é inclusive um convite para repensarmos o modelo de financiamento do transporte público no Brasil, que já evidenciou seu fracasso. Essa discussão é tanto técnica quanto política, uma vez que recursos para o transporte frequentemente provêm de impostos que geram resistência de parte da população. E diversas cidades ao redor do mundo estão enfrentando esse dilema de diferentes maneiras.



Gilberto Perre

Alternativas incluem a cobrança de empregadores que se beneficiam do transporte dos trabalhadores, como nos modelos da França e, mais recentemente, de Goiânia. Outras possibilidades envolvem a aplicação do princípio do poluidor-pagador, com impostos sobre combustíveis direcionados ao transporte público, como já ocorre na Colômbia, e a cobrança pelo uso do espaço público, prática implementada em cidades como Londres e Nova York, que, apesar de mais controversa, pode ser viável.

Em resumo, há diversas maneiras de garantir recursos suficientes para manter e aprimorar a qualidade do transporte público, o que inclui redução da superlotação, aumento das frequências e renovação da frota. Cada cidade deve avaliar as opções que melhor se adequam às suas necessidades e características locais, com uma análise profunda de viabilidade econômica e social. Em muitos casos, políticas de subsídio parcial, que reduzam ou isentem tarifas para grupos específicos, como estudantes, idosos ou desempregados, podem ser um caminho intermediário eficaz.



FÓRUM PAULISTA DE SECRETÁRIOS TÊM HISTORICAMENTE, SE DESTACADO COMO UM ESPAÇO DE DEBATES RICOS E TROCA DE EXPERIÊNCIAS ENTRE GESTORES PÚBLICOS

O transporte público gratuito exige um esforço coordenado entre as esferas municipal, estadual e federal e agora é hora de debater

Preparado para integrar este majestoso encontro paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, José Luiz Nakama, arquiteto e urbanista e que atua na Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo e assessor da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte de São Paulo, vem ao Fórum para somar e comemorar os 30 anos de existência desses encontros de profissionais e gestores para discutir problemas comuns e buscar soluções que promovam o bem-estar da população.

Com certeza ele estará nos debates sobre como os municípios, estados e o Governo Federal devem trabalhar para viabilizar o transporte público gratuito. “O transporte público gratuito exige um esforço coordenado entre as esferas municipal, estadual e federal, pois o custo dessa política é elevado. Sozinhos, os municípios dificilmente teriam recursos para custear essa gratuidade. É necessário definir fontes de

financiamento sustentáveis, como subsídios federais, parcerias público-privadas, e a reestruturação dos modelos tarifários”, explica José Luiz Nakama, que atua na Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo e assessor da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte de São Paulo.



Jose Luiz Nakama

Sobre o sistema de mobilidade e rodoviário do Brasil com tecnologia estruturada para evoluir junto com a Inteligência Artificial (IA), ele ressalta que o sistema de mobilidade e rodoviário brasileiro ainda não está plenamente preparado para evoluir com o uso da Inteligência Artificial. “Embora existam iniciativas isoladas, a estruturação de sistemas inteligentes de transporte ainda é limitada. É necessário que o governo federal invista em pesquisas e no desenvolvimento de tecnologias avançadas, para que a IA possa ser

integrada de maneira mais ampla nas políticas de mobilidade urbana e gestão rodoviária”.

“Há diversas maneiras de garantir recursos suficientes para manter e aprimorar a qualidade do transporte público”

O Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes de Trânsito e Mobilidade Urbana é um alicerce para a transformação da mobilidade nas cidades paulistas. Sua relevância se manifesta na capacidade de conectar gestores municipais de diversas regiões, promovendo o intercâmbio de soluções inovadoras e a construção de estratégias integradas. A mobilidade urbana, cada vez mais, assume um papel essencial na qualidade de vida dos cidadãos, e o Fórum é um espaço privilegiado para discutir práticas que melhorem a eficiência dos sistemas de transporte, o conforto dos usuários e a segurança no trânsito.

Com a crescente urbanização e o aumento da frota de veículos, é imprescindível que as cidades se adaptem a um modelo de mobilidade sustentável. Nesse sentido, o Fórum Paulista vai além da simples articulação de políticas; ele consolida uma visão colaborativa, em que cada município pode compartilhar seus avanços e aprender com as experiências alheias. A força desse encontro está na sua natureza democrática, promovendo discussões amplas que levam em conta a diversidade dos contextos regionais e buscando soluções aplicáveis a diferentes realidades.

Celebrando 30 anos de inovação e desafios

A celebração dos 30 anos do Fórum Paulista é um marco significativo que convida todos os participantes a refletirem sobre a trajetória percorrida e as metas futuras. Minha expectativa para este evento é que ele não se restrinja a relembrar conquistas, mas que represente uma plataforma para impulsionar novos compromissos com a inovação. A integração da tecnologia ao cotidiano das cidades é essencial. Soluções como a ampliação do transporte público inteligente, o uso de modais não motorizados e a implementação de ferramentas de monitoramento remoto precisam ser debatidas e aprimoradas.

Também espero que este encontro nos permita visitar



Julyver Modesto de Araujo

políticas de mobilidade ativa, valorizando o transporte sustentável e alinhando as necessidades urbanas às pautas ambientais. É tempo de repensar como promovemos a mobilidade em nossas cidades, ampliando a inclusão e garantindo que cada cidadão tenha acesso a um transporte eficiente e seguro.

O papel da educação no trânsito para uma mobilidade consciente

Para que qualquer transformação seja duradoura, a educação no trânsito deve ocupar uma posição central. A construção de uma cultura de respeito e cidadania no trânsito demanda um esforço contínuo e coletivo. A educação não pode se limitar a campanhas pontuais; ela precisa ser inserida de forma estruturada nos currículos escolares e nas políticas públicas. O trânsito não é apenas um espaço de deslocamento, mas de convivência, e é fundamental que essa visão seja disseminada desde cedo.

Acredito que a capacitação de agentes e educadores de trânsito seja igualmente necessária. Esses profissionais devem ser vistos como multiplicadores de boas práticas e agentes de transformação. Além disso, precisamos de campanhas que ultrapassem a lógica punitiva e que engajem a sociedade para uma mudança cultural. Somente com uma educação robusta e constante conseguiremos formar cidadãos conscientes e comprometidos com um trânsito mais seguro e humanizado.

O Fórum Paulista é, sem dúvida, uma ferramenta essencial para consolidar esse caminho, promovendo o diálogo e a integração entre todos os atores envolvidos na mobilidade urbana. Com os esforços combinados de gestores, técnicos e educadores, acredito que temos a oportunidade de transformar nossas cidades e construir um futuro no qual a mobilidade seja sinônimo de inclusão, sustentabilidade e segurança para todos.



Reunião do Fórum realizada em Jacareí, no começo de 2024

Os presidentes do Fórum foram: Jurandir Fernandes, de Campinas (1994-1995), Dorival José Maistro (1996-1999), de Piracicaba, José Carlos Sacramone, de Jundiá (1999-2001) e Eduardo Gianetti, de Piracicaba (2001-2002), Epeus Pinto Monteiro, de Santo André (2003), Marcos Pimentel Bicalho, de Campinas (2004), Renato Gianolla, de Sorocaba (2005-2006), Patrícia Pereira Veras, de Guarulhos (2007-2008), Rogério Crantschaninov, de Santos (2009-2010 e 2011-2012), Dalton Ferracioli, de Jacareí (2013), Atílio André Pereira (2014-2016 - 2019-2020), de Guarulhos, Raquel Auxiliadora Chini (2017-2018), de Praia Grande, e Valdeci Fogaça de Oliveira (2021-2022 - 2023-2024), de Marília.

“O Fórum é um local e um momento adequados para que os Municípios troquem experiências e conheçam iniciativas inovadoras”

“A gratuidade não pode ficar em primeiro lugar, em detrimento da qualidade”, afirmou Leandro Avelino Rodrigues

“Sou um entusiasta do transporte público gratuito”, declarou o secretário municipal de Transporte de Praia Grande, Leandro Avelino Rodrigues. Presença confirmada na 91ª edição do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, que acontecerá entre os dias 7 e 8 de novembro em Marília, Rodrigues entende que o encontro é um local e um momento adequados para que os Municípios possam trocar experiências e conhecerem iniciativas inovadoras.

O transporte público gratuito, por um lado, segundo observou, fomenta a economia do Município. Contudo, por outro, alerta Rodrigues: “temos que ter em mente que não há almoço grátis”. E, portanto, o custo desta gratuidade sairá de alguma forma de algum bolso. “Alguém, por detrás, pagará essa conta. Porque para se chegar à tarifa gratuita tem que haver bastante planejamento. Pois, uma vez que o transporte seja gratuito, a procura será muito maior e, portanto, o número de ônibus à disposição e linhas para atender as demandas terão que, naturalmente, serem maiores”.

Ou seja: mais ônibus, mais horários e mais qualidade. “O transporte 100% gratuito implicará numa qualidade maior, justamente para que nenhum passageiro fique sofrendo em ônibus superlotados feito uma sardinha em lata!”, declarou.

O Fórum de Mobilidade Urbana, que chega aos 30 anos de existência, continuará sendo um ambiente para inovação, destacou o secretário de Transportes de Praia Grande. “São iniciativas inovadoras dos Municípios que estarão sendo discutidas e expostas e, nessa troca, conseguimos agregar muitos valores, conhecendo o que

nossos colegas fazem nas suas cidades”, afirmou.

“Não é toda hora que se completa 30 anos de um Fórum tão importante, sempre com grandes palestrantes. Ainda mais agora, quando as cidades estão prestes a iniciar novos mandatos e isso, com certeza, dá um tempero especial, motiva muito os gestores de mobilidade a começar no próximo ano com ano com a corda toda e poder melhorar o conceito de mobilidade urbana em todo o Estado de São Paulo”, garantiu.



Leandro Avelino Rodrigues - Secretário Municipal de Transportes de Praia Grande

“ESTAMOS NO MOMENTO COMO IDEAL PARA ESTABELEÇER METAS AMBICIOSAS PARA OS PRÓXIMOS ANOS, COM FOCO EM MOBILIDADE SUSTENTÁVEL, ACESSIBILIDADE E SEGURANÇA”

Paulo Guimarães

Engenheiro civil com especialização em Gestão e Normatização de Trânsito, Paulo Guimarães compartilha seus conhecimentos e visões sobre os avanços obtidos através do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana

Com mais de 25 anos de atuação no setor público e em projetos relacionados à mobilidade urbana e segurança no trânsito, Paulo Guimarães entende que o Fórum Paulista de Secretários de Mobilidade Urbana é extremamente relevante para as cidades paulistas. “Funciona como uma plataforma vital para a troca de experiências e conhecimentos entre os gestores de mobilidade urbana de diferentes cidades do Estado”, ponderou.

Além disso, pela ótica de Guimarães, o Fórum é fundamental para a discussão e elaboração de políticas públicas integradas, visando melhorar a mobilidade urbana em todo o estado. “Também nos permite articular projetos conjuntos e buscar soluções para desafios comuns enfrentados pelas nossas cidades, além de fortalecer a voz dos municípios em questões de mobilidade urbana junto aos governos estadual e federal”, sintetizou.

Guimarães foi servidor de carreira da Prefeitura Municipal de São José dos Campos, tendo iniciado sua trajetória como estagiário e ocupando diversos cargos hierárquicos,

incluindo os cargos de Supervisor de Sinalização Viária, Chefe de Divisão de Fiscalização e Operação de Trânsito, Diretor do Departamento de Serviços de Trânsito, Assessor de Planejamento da Secretaria de Transportes, Secretário de Mobilidade Urbana, e Presidente do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana.



Paulo Guimarães

Com vasta experiência em gestão da mobilidade urbana, atuou na implementação de projetos de eletromobilidade e cidades inteligentes, e liderou as equipes técnicas na conquista de vários prêmios relevantes, incluindo o “Prince Michael International Road Safety Awards 2009”, prêmio oferecido pela coroa britânica em reconhecimento a ações em prol da segurança viária, e duas edições do ‘Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito’. Atualmente, Guimarães, que é CEO no Observatório Nacional de Segurança

Viária e Mobilidade Urbana, é membro da Câmara Temática de Gestão e Coordenação do PNATRANS do Conselho Nacional de Trânsito.

Qual é a sua expectativa para a reunião que celebra os 30 anos de debates?

Paulo Guimarães - Espero que possamos fazer uma reflexão profunda sobre os avanços alcançados nas últimas três décadas em termos de mobilidade urbana, tanto nas cidades paulistas quanto brasileiras como um todo. Também acredito que será uma oportunidade única para discutirmos os desafios atuais e futuros, especialmente considerando as novas tecnologias e mudanças nos padrões de mobilidade. Além disso, vejo este momento como ideal para estabelecermos metas ambiciosas para os próximos anos, com foco em mobilidade sustentável, acessibilidade e segurança viária. Por fim, espero que possamos fortalecer ainda mais nossa rede de colaboração entre os municípios e reafirmar nosso compromisso com a melhoria contínua da mobilidade urbana."

O que precisa ser realizado para melhorar o conceito de educação no trânsito nas cidades?

Paulo Guimarães - Acredito que seja necessário um conjunto de ações coordenadas e integradas. Primeiramente, precisamos implementar programas de educação no trânsito desde a educação básica, integrando o tema ao currículo escolar. É fundamental também realizarmos campanhas de conscientização contínuas, utilizando mídias sociais e outros canais de comunicação para atingir diferentes públicos. Outro ponto crucial é promover parcerias entre o poder público, iniciativa privada e sociedade civil para ampliar o alcance das ações educativas. Além disso, devemos investir em tecnologias e inovações que auxiliem na educação e conscientização dos usuários do sistema viário. Por fim, é essencial fortalecer a fiscalização e aplicação de penalidades educativas para infratores.

O que o senhor pensa do transporte público gratuito?

Paulo Guimarães - O transporte público gratuito é um tema complexo que merece uma análise cuidadosa. Em minha opinião, ele pode promover maior inclusão social, reduzir o uso de veículos particulares e, conseqüentemente, diminuir congestionamentos e poluição. No entanto, é preciso considerar a sustentabilidade financeira do sistema e a qualidade do serviço oferecido. Acredito que uma abordagem possível seria a implementação gradual da gratuidade, começando por grupos específicos, como estudantes e idosos, e expandindo conforme a viabilidade econômica. É fundamental que qualquer decisão sobre o tema seja baseada em estudos técnicos aprofundados e considere as particularidades de cada cidade.

Quais experiências da sua cidade que poderão servir para inspirar a mobilidade urbana em outras cidades paulistas?



Paulo Guimarães - Durante minha atuação em São José dos Campos, tivemos várias experiências que podem inspirar outras cidades. A implementação da Linha Verde, o primeiro corredor de transporte público de média capacidade 100% elétrico do Brasil, foi baseada na proposta de um novo modelo de gestão e operação do transporte público urbano, que sugere a separação dos contratos concessão de operação, tecnologia e gestão financeira, trazendo mais transparência, modernidade e eficiência para o atendimento às demandas da população.

Esse novo modelo proposto para o serviço de transporte público urbano vai possibilitar a integração dos modais de mobilidade, ação que já foi iniciada com a integração



viário. Como CEO do Observatório Nacional de Segurança Viária, vejo como parte fundamental do meu papel promover essa compreensão, através de pesquisas, divulgação de informações e promoção de debates sobre o tema.

operacional e tarifária dos ônibus do sistema urbano com as bicicletas públicas compartilhadas. Outro projeto muito interessante é o de estacionamento rotativo nas vias públicas, a Zona Azul. No novo modelo implantado na cidade, a ocupação das vagas é monitorada em tempo real por sensores de IoT, todo sistema de pagamento é virtual, e a fiscalização do uso das vagas é realizada de forma automática por veículos elétricos equipados com sensores e câmeras.

Por fim, outro projeto de destaque foi o Acesso Já, uma plataforma de intermediação de gestão de viagens e atendimentos a pacientes e pessoas com mobilidade reduzida que usa algoritmos de roteirização para otimizar o sistema proporcionando mais qualidade no atendimento e economia de dinheiro público na prestação do serviço de transporte especial.

A mobilidade urbana precisa ser mais bem compreendida pela sociedade?

Paulo Guimarães - Sem dúvida. A mobilidade urbana é um tema complexo que afeta diretamente a qualidade de vida nas cidades, e uma melhor compreensão por parte da sociedade é fundamental. Isso promove mudanças de comportamento que favorecem uma mobilidade mais sustentável e segura, além de aumentar o engajamento da população nas discussões e decisões sobre políticas de mobilidade urbana. Uma sociedade bem informada facilita a implementação de novas soluções e projetos, reduzindo resistências baseadas em falta de informação. Também incentiva o uso mais racional e eficiente dos diferentes modos de transporte disponíveis e cria uma cultura de respeito mútuo entre os diferentes usuários do sistema



Para a arquiteta e urbanista, Valeska Peres Pinto, coordenadora do Programa Melhores Práticas de Mobilidade Urbana, a escolha de um modal de transporte ou outro, deve partir de decisão adequada às demandas de viagens de cada Município

PARA A MAIORIA DAS CIDADES BRASILEIRAS ABAIXO DE 1 MILHÃO DE HABITANTES O MODAL ÔNIBUS PREENCHE AS CONDIÇÕES PARA UM SERVIÇO BEM ORGANIZADO E COM CUSTOS RAZOÁVEIS

A priorização de um modal numa cidade, para a coordenadora do Programa Melhores Práticas de Mobilidade Urbana, Valeska Peres Pinto, precisa ser adequada. Arquiteta e urbanista, Valeska Peres Pinto trabalhou por anos como analista de transporte na diretoria de planejamento do Metrô de São Paulo e também atuou na Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, a CPTM. Autora de diversos artigos, livros e cadernos técnicos relativos à área do planejamento urbano, transporte público e mobilidade, administração pública e integração regional, tecnologia e marketing.

“Sobre a escolha de um modal de transporte ou outro, a decisão deve ser adequada à demanda de viagens de cada cidade. Para a maioria das cidades brasileiras abaixo de 1 milhão de habitantes, o modal ônibus preenche as condições para um serviço bem organizado e com custos razoáveis para todos. Porém a escolha de um modal tem de ser considerada como parte de um serviço que para ter confiabilidade - cumprimento de horários, atendimento dos operadores, em síntese um serviço de qualidade”, contextualizou Valeska Peres Pinto.

A arquiteta complementa que, se o serviço não tiver qualidade e não atender a demanda dos passageiros, o tipo de modal não importa. “Em comparação com o Japão, onde estou neste momento, o transporte público e valorizado é estimulado. Vivemos no Brasil, um país em que o uso do automóvel é supervalorizado. Em consequência, tudo tende a favorecer o seu uso e o transporte público não recebe a devida prioridade”, analisou.

Por outro lado, os Municípios que têm a tarefa de organizar este serviço essencial não possuem recursos financeiros e humanos. “Os maiores obstáculos portanto tem muitas origens e, neste momento, falta uma ação coordenada envolvendo Municípios, Estados e União”, completou.



Valeska Peres

Controle de velocidades

Dados concretos de acidentes e fatalidades no trânsito, conforme observou a arquiteta Valeska Peres Pinto, alicerçam as decisões de instalações de radares e outros equipamentos para o controle de velocidade, embora sejam classificados como equipamentos impopulares, do ponto de vista político. “Quem diz que é impopular, de fato, não fará nada. Quando os governantes colocam dados concretos de acidentalidades, muitos poderão mudar de ideia, Ao invés de ficarmos lamentando mortes, a atitude deve ser outra. Estou há um mês no Japão e aqui houve um pequeno crescimento: 8 acidentes com vítimas fatais no País”, comentou.

Sobre o advento da rigidez ao consumo de álcool e direção nas regras do trânsito no Brasil - a chamada 'Lei Seca' - Valeska Peres Pinto compreende que a nova legislação teve um grande efeito na redução de acidentes e também na mudança nas atitudes das pessoas. “Porém, como toda Lei, ela precisa ser praticada, aperfeiçoada e as práticas ilegais serem exigidas. No início da implantação da Lei a fiscalização era visível e eficiente. Mas a turma deu uma relaxada”, concluiu a arquiteta



Com bagagem admirável na gestão da mobilidade e no planejamento urbano, o ex-assessor especial da Secretaria Estadual da Logística e Transporte do Estado de São Paulo e ex-secretário municipal de pastas relevantes de Sorocaba, analisa a educação para o trânsito

PARA MELHORAR O CONCEITO DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO NAS CIDADES, É FUNDAMENTAL ADOTAR UMA ABORDAGEM INTEGRADA E CONTÍNUA

Administrador de empresas, profissional com mais de 40 anos de atuações em empresas dos setores público e privado na gestão e no planejamento estratégico, Luiz Alberto Fioravante foi assessor especial da Secretaria Estadual de Logística e Transporte do Estado de São Paulo, sendo responsável pelo planejamento e desenvolvimento de novos projetos relacionados à infraestrutura viária, rodovias, ferrovias e hidrovias.

Com bagagem admirável na gestão da mobilidade urbana e no planejamento, exerceu cargos estratégicos na Prefeitura Municipal de Sorocaba, sendo secretário municipal de Planejamento e Projetos, de Mobilidade e Acessibilidade, do Desenvolvimento Urbano e também presidente da Urbes, a Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social.

“Para melhorar o conceito de educação no trânsito nas cidades é fundamental adotar uma abordagem integrada e contínua, que envolva todas as faixas etárias e segmentos da sociedade”, observou ao analisar o que é necessário ser realizado para melhorar o conceito de educação no trânsito. Dentro da lógica proposta por Luiz Alberto Fioravante, os eixos fundamentais para se trabalhar no aperfeiçoamento da educação no trânsito incluem ações segmentadas, mas integradas a partir das seguintes áreas de atuação: educação desde a infância, campanhas permanentes de conscientização, melhoria na sinalização, fiscalização rigorosa e contínua, penalização justa e educativa e participação comunitária e responsabilidade social.



Luiz Alberto Fioravante

Educação desde a infância

“Iniciar programas educativos voltados para crianças e jovens nas escolas é essencial para formar adultos mais conscientes. A inclusão de conteúdos sobre trânsito seguro, respeito às leis e convivência harmoniosa no espaço público deve ser parte do currículo, com atividades práticas que simulem situações reais”, analisou.

Campanhas permanentes de conscientização

“Desenvolver campanhas de sensibilização direcionadas a adultos, destacando comportamentos seguros e a importância de cumprir as normas de trânsito. Essas campanhas podem ser veiculadas em mídias digitais, TV, rádio, e em locais estratégicos como ruas e rodovias”, disse.



Melhoria na sinalização

“É vital que as placas e sinais de trânsito sejam claramente visíveis e compreensíveis, adaptados às necessidades da população, incluindo sinalização acessível para pessoas com deficiência. Investir em sinalização adequada não só melhora a segurança, mas também contribui para a formação de uma cultura de respeito às regras”, garantiu.

Fiscalização rigorosa e contínua

“É preciso intensificar a fiscalização para garantir o cumprimento das leis de trânsito. O uso de tecnologia, como câmeras e radares, aliado à presença de agentes de trânsito, pode aumentar a eficácia da fiscalização, identificando e punindo de forma justa os infratores”, salientou.

Penalização justa e educativa

“As penalidades precisam ser aplicadas com rigor, mas também podem ter um caráter educativo. Além das multas e suspensão de CNH, programas de reeducação de condutores, com participação obrigatória em cursos sobre segurança no trânsito, podem ser adotados para infratores reincidentes”, considerou.

Participação comunitária e responsabilidade social

“Incentivar a participação da comunidade em ações de segurança no trânsito e estimular empresas e organizações a se envolverem em iniciativas de responsabilidade social pode fortalecer o senso de colaboração”, finalizou.

Com essas ações, acredito que será possível desenvolver uma cultura de trânsito mais segura, onde a responsabilidade coletiva trabalha para melhorar a convivência nas vias e salvar vidas.

Qual é relevância do Fórum para a mobilidade urbana das cidades paulistas?

A mobilidade urbana tem sido um desafio constante em

diversos municípios, cada um com suas características específicas. No entanto, contar com um espaço que facilite discussões e a troca de experiências sobre o tema promove maior colaboração, a disseminação de boas práticas e permite a apresentação de soluções inovadoras e os resultados alcançados. Desenvolver uma mobilidade integrada que beneficie toda a população, com transporte público eficiente, inclusivo, acessível e sustentável, é uma tarefa essencial para o futuro das cidades.

Qual é a sua expectativa para a reunião que celebra os 30 anos de debates?

Minha expectativa para a reunião que celebra os 30 anos de debates é extremamente positiva. Acredito que será uma oportunidade valiosa para refletirmos sobre as conquistas ao longo dessas três décadas e para projetarmos o futuro da mobilidade urbana com ainda mais inovação e eficiência. Espero que o encontro estimule discussões produtivas, reforçando o compromisso com soluções inclusivas, sustentáveis e colaborativas, que continuem beneficiando as cidades e seus cidadãos.

O que o senhor pensa do transporte público gratuito?

A princípio, sou contra o financiamento integral do transporte público utilizando apenas recursos do cofre público, pois essa abordagem pode sobrecarregar as finanças municipais e comprometer o orçamento em outras áreas essenciais. No entanto, com um estudo detalhado que considere formas de custeio sustentável, acredito que, em algumas cidades, o transporte público gratuito pode se tornar viável.

Esse estudo deve avaliar o impacto do aumento de usuários, que inevitavelmente demandará mais veículos e rotas, o que eleva os custos de operação. Além disso, é crucial garantir que a implementação desse modelo não retire verbas de setores igualmente importantes, como saúde, educação e segurança. Encontrar o equilíbrio entre eficiência, inclusão e sustentabilidade financeira é o grande desafio para viabilizar essa proposta.

PROBLEMAS DE COMO 'IR E VIR', DIREITO CONSTITUCIONAL, COM SEGURANÇA, CONFORTO, RAPIDEZ E BARATO É UM DESAFIO

A troca de experiências no âmbito municipal é fundamental para avançarmos na qualidade dos deslocamentos urbanos

Experiência no Poder Executivo Municipal, em cargo de gerente, diretor e presidente de Empresa Pública Municipal, responsável pela administração e gerenciamento do Trânsito e Transporte Público Coletivo Urbano, é o que não vai faltar para Renato Gianolla enriquecer os debates deste Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana

Engenheiro com especialização em Engenharia de Tráfego, Renato Gianolla, fala que problemas de como “ir e vir”, direito constitucional, com segurança, conforto, rapidez e barato é um desafio e tanto para os gestores da Mobilidade Urbana como para questões técnicas referentes à Engenharia de Tráfego, a troca de experiências no âmbito municipal é fundamental para avançarmos na qualidade dos deslocamentos urbanos.

“Para tanto, o Fórum Paulista, ao longo desses 30 anos, vem cumprindo esse papel, reunindo secretários, técnicos, gestores, para discussões das principais questões de trânsito e transporte e, através dele, já foram encaminhadas diversas soluções para a melhoria da Mobilidade Urbana”, explica Renato Gianolla.

Ele revela que não vê a hora de reencontrar amigos que tiveram o privilégio, como ele, de presidir o Fórum Paulista e recordar tantos assuntos, entre alguns que fazem parte do passado e outros que perduram e continuam desafiando os integrantes atuais do nosso Fórum.

“E os governantes precisam entender, definitivamente, que o tripé do trânsito, Engenharia, Educação e Fiscalização, os três quesitos, têm de ter a mesma atenção para que alcancemos um trânsito mais humano e seguro, infelizmente não é o que vemos normalmente nas cidades, onde a Fiscalização parece prevalecer, ficando a Educação aquém da sua importância básica. Portanto, devemos cumprir o CTB - Código de Trânsito Brasileiro e promover a educação para o trânsito nas escolas incorporando-a no currículo escolar e os gestores municipais fazerem campanha permanente reciclando condutores, pedestres e passageiros”, conclui Renato Gianolla..



Renato Gianolla





A 90ª reunião do Fórum Paulista de Mobilidade aconteceu em junho de 2024, em Ribeirão Preto

A 2ª Reunião do Fórum Paulista aconteceu nos dias 1º e 2 de dezembro de 1994, em Sorocaba. A 3ª reunião foi realizada nos dias 27 e 28 de abril de 1995, em São José dos Campos. Aconteceu em Bauru, nos dias 31 de agosto e 1º de setembro de 1995 a 4ª reunião e 5ª ocorreu entre os dias 14 e 15 de dezembro de 1995 na cidade de Diadema. Já a 6ª reunião aconteceu em Ribeirão Preto, nos dias 14 e 15 de março.



O CARÁTER INCLUSIVO E A ESSÊNCIA DA IMPLANTAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO É ALGO BENÉFICO PARA TODA POPULAÇÃO

Ex-secretário de Mobilidade Urbana de Taubaté e atual chefe de gabinete da Secretaria Municipal de Habitação da Prefeitura de São Paulo, aponta que Fórum Paulista de Mobilidade Urbana é fundamental ao reunir gestores e debater temas imprescindíveis

Tiago Oliveira Dias considera o tema do transporte público gratuito, que estará em discussão durante os dias do Fórum Paulista de Secretários Municipais de Mobilidade Urbana, que nesta edição de 2024 acontece em Marília, a Cidade Símbolo de Amor e Liberdade, um dos mais emblemáticos quando o assunto é mobilidade urbana no Brasil. O tema já foi revisitado em edições anteriores da reunião estadual de dirigentes do transporte.

“O caráter inclusivo e a essência da implantação do transporte público é algo benéfico para toda população ao estipular o uso do transporte coletivo, aliviando, por consequência, toda mobilidade urbana das cidades. Porém o maior desafio em sua implantação é de cunho orçamentário financeiro, pois muitos Municípios atualmente estão com seu orçamento comprometido com diversas despesas de custeio e manutenção da máquina pública. O transporte público gratuito de forma gradativa deve se tornar realidade nas cidades brasileiras, bem como acredito que o recurso para seu custeio deva ser tratado como recursos essenciais e carimbados para seu custeio, incluindo o gestor a manter e ampliar, se o caso, a oferta a depender de cada município. Com a deficiência no planejamento e crescimento de muitas cidades, políticas públicas inclusivas e que estimulam o uso do transporte coletivo se tornam fundamentais para o melhoramento da vida e uma mobilidade urbana sustentável”, salientou.



“O Fórum Paulista de Mobilidade Urbana se torna fundamental para reunir gestores de mobilidade urbana das cidades que compõem o Estado de São Paulo, estado mais importante da federação, para debates coletivos dos principais problemas enfrentados pela população nas cidades grandes, médias e pequenas. A riqueza do debate e o conhecimento técnico dos mais variados profissionais torna o debate multidisciplinar, o que enriquece ainda mais a busca por soluções sustentáveis dos diversos problemas diários que as cidades enfrentam”

De 2021 a 2023, Tiago Oliveira Dias que é advogado com experiência em Direito Público e Gestão Pública, exerceu a função de secretário municipal de Mobilidade Urbana de Taubaté, uma das maiores cidades do Vale do Paraíba paulista. “Minha experiência na participação do Fórum contribuiu muito para trazer soluções para cidade de Taubaté na área da mobilidade urbana, justamente pela troca de experiências com os nobres colegas de problemas similares e soluções que foram céleres e efetivas em diversas cidades. Essa união e troca de experiência entre os gestores é fundamental para trazer benefícios concretos e menos onerosos aos cofres públicos, gerando efeitos práticos para a população. Um ambiente rico em ideias e de pessoas propositivas que buscam compartilhar soluções e trazer novos problemas para o debate transformam a experiência em fazer parte do fórum fundamental para busca de soluções dos problemas, inclusive levando importantes de temas de regulação junto aos Governos Federais e Estadual, auxiliando na regulamentação de diversos assuntos. Entre esses e muitos outros benefícios é que torna o fórum o maior local de debate de políticas públicas de mobilidade urbana do país, sendo reconhecido por todos os órgãos de segurança viária, em todos os níveis da federação”, considerou.





Rogério Crantschaninov - Secretário Municipal de Mobilidade de Bragança Paulista

“O Fórum Paulista é antes de tudo uma escola para todos nós que militamos na área da mobilidade urbana”

Para o ex-presidente do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana e atual secretário municipal de Mobilidade Urbana de Bragança Paulista, Rogério Crantschaninov a reunião de dirigentes da área da mobilidade urbana consiste também num espaço para a divisão de problemas e encontro de soluções

“O Fórum Paulista é antes de tudo uma escola para todos nós que militamos na área da mobilidade urbana. É um espaço onde dividimos nossas preocupações, mas também onde buscamos soluções para os problemas que são comuns a todos os municípios, independentemente do porte. É também um lugar para articulação política no sentido mais amplo da palavra, para encaminhar nossas demandas para os mais altos escalões dos poderes Executivo e Legislativo”, sintetizou o ex-presidente do Fórum Paulista de Mobilidade Urbana e atual secretário municipal de Mobilidade Urbana, de Bragança Paulista, Rogério Crantschaninov.

Para ele, a reunião que acontecerá em Marília entre os dias 7 e 8 de novembro será histórica. “Pois, certamente, contará com a presença das figuras que criaram o fórum

de secretários e o fizeram chegar pleno de saúde aos 30 anos. Será bom rever os companheiros de tantas batalhas, e ouvir muitas histórias acontecidas ao longo do tempo de vida do Fórum”.

O que precisa ser realizado para melhorar o conceito de educação no trânsito nas cidades?

Rogério Crantschaninov - No meu ponto de vista, não dá para dissociar a educação no trânsito de outros conceitos como empatia, cidadania, solidariedade, respeito ao próximo. Distribuição de panfletos nos cruzamentos, ou performances nos semáforos têm alcance limitado.

A educação no trânsito, assim como outros conceitos citados, deve começar em casa, reforçado nas escolas e ser tema de campanhas institucionais nos mais diferentes meios de comunicação, principalmente nas redes sociais, de forma massiva e duradoura.

O que o senhor pensa do transporte público gratuito?

Rogério Crantschaninov - Penso que devemos caminhar nesse sentido, no entanto é preciso encontrar formas de

financiamento que sejam sustentáveis. Imaginar que somente o orçamento municipal seja suficiente para pagar essa conta é utopia na imensa maioria das cidades.

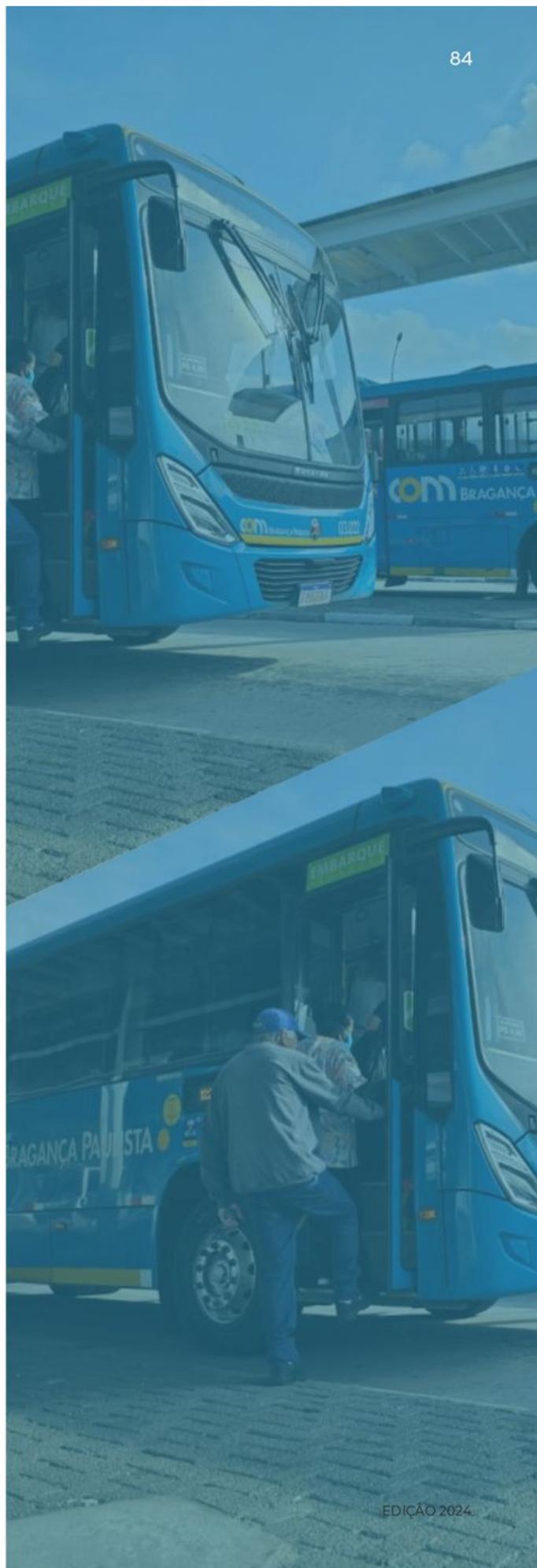
O transporte público é um direito social com o mesmo status da educação e da saúde no texto constitucional. No entanto, diferentemente destes dois últimos, o transporte público não conta com repasses das esferas federal ou estadual para o seu custeio. Além disso, a própria legislação tributária deve evoluir para permitir que a sociedade também participe desse financiamento.

As cidades estão repensando seu planejamento urbano para incluir mais ciclovias e calçadas amplas. Esta pode ser uma solução?

Rogério Crantschaninov - Os Planos Diretores e de Mobilidade Urbana têm privilegiado nos novos empreendimentos a devolução do espaço do espaço perdido pelos pedestres para o transporte motorizado. O conceito de mobilidade ativa também vem se expandindo pelas cidades, privilegiando os deslocamentos mais curtos a pé ou de bicicleta. Creio que essa é uma tendência que tende a se acentuar daqui para a frente para a melhoria da qualidade de vida nas cidades.

Sobre os Veículos Elétricos (VEs), o que estudos apontam para criação de infraestrutura para atender a essa crescente realidade?

Rogério Crantschaninov - Atualmente o grande entrave para o crescimento do mercado de VEs é a insípida rede de abastecimento/recarga, ainda concentrada na região Sudeste. Penso que essa rede deva ser financiada pelas montadoras desses veículos, os maiores interessados na sua expansão.



Em 30 anos de encontros de secretários e dirigentes públicos a pauta está na preservação da vida humana e do meio Ambiente

O mundo está percebendo a relevância de incorporar inovação, tecnologia e sustentabilidade.

Navegando no futuro próximo!

Isso mesmo! Uma verdadeira revolução cultural, social e urbana é esperada para as próximas décadas. Cidades de todo o mundo estão percebendo a importância de incorporar inovação, tecnologia e sustentabilidade, Epeus Pinto Monteiro Lima - ex-presidente da Empresa Pública de Transportes (EPT), em Santo André, uma das cidades mais populosas do Estado de São Paulo (com quase 780 mil moradores, sendo a 8ª mais desenvolvida do Estado e a 15ª de todo o Brasil), fala sobre a sua expectativa para o grande encontro de 30 anos entre secretários e dirigentes públicos para ampla troca de experiências, bem como socializar conhecimentos e implementar avanços na Mobilidade Urbana e projetos de Sustentabilidade.



Epeus Pinto Monteiro Lima - Ex-Presidente da Empresa Pública de Transportes (EPT), em Santo André

"É uma grande satisfação poder participar da 91ª Reunião do Fórum Paulista, encontro esse que marcará os seus 30 anos de existência. O Código de Trânsito Brasileiro, (CTB - Lei Federal nº 9.503) é um marco para a Mobilidade Urbana do Brasil e vamos nos reunir novamente, nesta 91ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana. O encontro acontecerá na majestosa cidade de Marília", ressaltou Epeus Pinto Monteiro, Monteiro, ex-presidente da Empresa Pública de Transportes (EPT), em Santo André, uma das cidades mais populosas e que muito contribuiu para os sucessos de história de três décadas.

Epeu fala sobre as tendências mundiais que começam a possibilitar o bem-estar da humanidade e para ele, os conhecimentos em movimentos ajudam na tramitação de projetos de Lei que contribuem de forma permanente, para a discussão, sugestão, colaboração e implantação desse importante dispositivo legal que beneficia a população. Para este Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana ele vem preparado para abordar sobre a importância dos debates e networks criados e favorecidos para inovações de sobrevivência da espécie humana.

Cidade inclusiva, acessível e sustentável
Uma cidade inclusiva, acessível e sustentável se materializa na Mobilidade Urbana

Conforme as observações de Epeus Monteiro, cabe aos gestores públicos a adoção das medidas para que isso aconteça, tendo como prioridade a preservação da vida humana e o meio ambiente. "Por isso é importante manter no debate assuntos de grande relevância para sociedade civil que é a limitação de velocidade e radares.



O excesso de velocidade e a imprudência se constituem nos principais fatores causais de acidente de trânsito no Brasil. É lamentável que num País em que o número de acidentes e vítimas sejam um dos maiores do mundo (perdendo apenas em números absolutos para China e Índia) esse tema seja relegado a um segundo plano", afirmou. "A fiscalização do trânsito por qualquer meio legal não é facultativa. É uma obrigação legal dos respectivos gestores!", acrescentou.

"A fiscalização do trânsito por qualquer meio legal não é facultativa. É uma obrigação legal dos respectivos gestores"

Lei Seca

"Entre os debates de grande relevância para sociedade civil está a limitação de velocidade e radares", Epeus Monteiro'

Outro assunto que o presidente da Empresa Pública de Transportes coloca na mesa dos debates neste encontro é a Lei Seca. "Uma das mais importantes conquistas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Salvo raríssimas exceções, a grande maioria dos Municípios sequer estão capacitados para isso. Os dispositivos legais e a tecnologia necessária estão disponíveis. O que falta é a vontade e a coragem política para isso".

TOP_{sp} é **inovação** para **transformar** a **mobilidade** da sua cidade

A mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo é reconhecida por ser **simples, acessível e segura** por conta das **inovações** da **Plataforma TOP**.

Conheça nossas soluções!



Cartões inteligentes

O uso da bilhetagem eletrônica pelo Cartão TOP facilita o acesso ao transporte público, reduz a necessidade de transações em dinheiro, agiliza o embarque e melhora a segurança dos passageiros.



App TOP

O Aplicativo TOP não só possibilita a compra, recarga e consulta de créditos e bilhetes de transporte, mas também oferece gestão de cartão de crédito e conta digital.



Bilhetes QR Code

Podem ser adquiridos por canais físicos (ATMs, bilheterias e rede credenciada) ou digitais (WhatsApp, GWallet e App) para embarque no Metrô e nos trens.

SUCESSO DO TOP EM NÚMEROS

+ de 3 milhões de Cartões TOP emitidos

+ de 550 milhões de Bilhetes QR Code emitidos

+ de 50 operadores de transporte atendidos

+ de 700 máquinas de autoatendimento (ATMs)

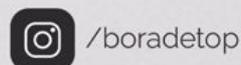
+ de 8.000 pontos de vendas para recarga de créditos

Com o TOP,
o passageiro
sempre pode
mais!



Saiba mais em boradetop.com.br

Acompanhe nossas redes



Aponte seu celular e **conheça**



Pagamento por aproximação

Implementada em todos os ônibus municipais do sistema TOP e dos ônibus intermunicipais da EMTU, o EMV permite o uso de cartões de crédito e débito de qualquer banco diretamente nos validadores dos veículos e estações.



Benefícios

O TOP também oferece benefícios em saúde com descontos especiais em consultas, exames e medicamentos, e um Programa de Recompensas que permite resgatar produtos e serviços em áreas como alimentação, entretenimento e educação a um preço acessível.



Cidades do futuro? Para nós, o futuro já é agora!

Soluções inteligentes para gestão da mobilidade.



Bilhetagem
Eletrônica



Parquímetros
Multivagas



Controladores
de Tráfego



Sistemas Adaptativos
de Controle Semafórico



+55 51 3489 8831

sac.mobilidadeurbana@digicon.com.br

www.digicon.com.br

digicon

Além da tecnologia.

Grupo
digicon

Perto
digicon



Ao longo destes 30 anos de parceria, a participação da Digicon no Fórum Paulista tem sido fundamental para promover a troca de experiências entre o poder público municipal e a iniciativa privada. Essa integração tem permitido que as demandas de mobilidade urbana dos municípios paulistas sejam apresentadas e debatidas de maneira democrática, visando soluções de curto, médio e longo prazo.

Dessa sinergia, surgiram diversas inovações, ou aprimoramentos, que ajudaram a resolver ou minimizar os desafios frequentes enfrentados pelos secretários de mobilidade nas áreas de trânsito e transporte em suas cidades.

A Digicon, com sua grande experiência em soluções para mobilidade — destacando-se na gestão inteligente de trânsito, sistemas de bilhetagem eletrônica para o transporte público e gestão de estacionamento rotativo — orgulha-se de participar do Fórum Paulista. Essa participação proporciona à empresa uma oportunidade valiosa para apresentar suas inovações tecnológicas, alinhadas às necessidades dos gestores públicos.

Parabenizamos o Fórum Paulista pelos 30 anos de sucesso, contribuindo com resultados expressivos para a mobilidade urbana no estado de São Paulo.

Hélgio Trindade Filho

Diretor de Mobilidade Urbana da Digicon



O Fórum voltou-se a reunir presencial entre 4 e 5 de agosto de 2022, em Jundiaí, quando da 83ª reunião. A 84ª ocorreu em São José do Rio Preto, 85ª em Hortolândia, 86ª Valinhos, 87ª Taubaté, 88ª Praia Grande, 89ª Jacareí e 90ª em Ribeirão Preto.





Grupo Login Serv, a eficiência em gestão de pessoas é referência em serviços terceirizados em mais de 10 Estados

CEO Carol Tomazela ressalta a essencialidade do Fórum Paulista para avanços significativos na segurança do trânsito

Com sede em Marília, o Grupo Login Serv está presente em mais de 10 Estados do Brasil e atualmente é referência nacional em gestão de pessoas para serviços terceirizados. São mais de 10 anos de dedicação e trabalho, sempre com o enfoque na eficiência. Presença na 91ª reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, a CEO Carol Tomazela - que já participou de várias outras edições - enalteceu a essencialidade do encontro para que avanços significativos ocorram na segurança do trânsito.

Aliás, Carol Tomazela revelou que, a partir de muitos conceitos analisados e apresentados durante reuniões anteriores, a Login Serv aperfeiçoou muitos aspectos, inclusive no que se refere às operações em logística. "A Login é uma empresa de terceirização, voltada à logística, facilities, portaria e produção. E poder estar compartilhando da edição que celebra os 30 anos do Fórum Paulista de Mobilidade Urbana, levando as nossas soluções até os players estratégicos, consiste numa sólida oportunidade para apresentarmos as frentes que desenvolvemos".



Carol Tomazela - CEO

Logística

Em logística o Grupo Login Serv atua com movimentações de carga, operador de empilhadeira, carregador, separador, conferente, apontador de estoque, ajudante de carga e descarga, auxiliar de produção, líderes e encarregados.

Facilities

Na prestação de serviços na área de facilities, a companhia garante auxiliar de limpeza, copeira, auxiliar de serviços gerais, auxiliar de manutenção, jardineiro, zelador, funções administrativas, recepcionista, secretária e telefonista.

Portaria

Portaria e controladoria de acessos consistem na área de atuação do Grupo Login Serv na terceirização destes serviços. E a empresa também atua na produção, oferecendo auxiliares. "Trabalhamos com grandes marcas, indústrias de ponta e companhias que são referências em seus respectivos segmentos de atuação. Quem desejar conhecer as empresas que prestamos serviços, acesse o nosso site, www.loginserv.com.br".

Com mais de 10 anos de atuação, a Login Serv avança em

observações e necessidades de cada cliente", contextualizou Carolina Tomazela. A empresa é reconhecida pela qualidade dos seus serviços, buscando diferenciação mercadológica por intermédio de constante inovação ao atendimento através de profissionais altamente treinados e qualificados.

Presente em mais de 10 Estados brasileiros, o Grupo Login Serv no Estado de São Paulo atua nas seguintes cidades: Marília, Bauru, Promissão, Lins, Araraquara, Jundiá e Cajamar. Sobre os 30 anos do Fórum de Mobilidade Urbana, a CEO Carolina Tomazela acredita que o ambiente de compartilhamento será crucial para que os municípios possam cooperar agregando projetos eficazes para suas localidades.

"A cooperação mútua, na troca de experiências, permitirá muitos avanços e estamos muito felizes em poder, através do Grupo Login Serv também estar presente ao Fórum em Marília auxiliando neste relevante momento para as cidades paulistas participantes", concluiu.



Grupo Login Serv
 Rua Monteiro Lobato, nº 259 - Jardim São Geraldo - Marília (SP)
 (14) 3318 - 0670 | (14) 99186 - 8474
www.loginserv.com.br

ÔNIBUS ELÉTRICOS: UMA REVOLUÇÃO SILENCIOSA NAS CIDADES BRASILEIRAS

Empresas nacionais, como a Eletra, abrem um novo capítulo na história do transporte público no Brasil



Uma revolução silenciosa começa a ganhar as ruas das cidades brasileiras e a chamar a atenção dos usuários de transporte público. São os ônibus elétricos. Seus líderes são empresas nacionais, como Eletra, WEG, Caio e outras, que estão investindo pesado em tecnologia e novas fábricas para fazer do Brasil uma referência global em transporte sustentável.

Os ônibus elétricos ainda são poucos, mas cada vez mais notados. São confortáveis, não emitem fumaça e não causam solavancos nas acelerações. Por tudo isso, já conquistaram a preferência do público.

Quando os primeiros oito ônibus elétricos Eletra começaram a circular em Salvador, em setembro de 2022, uma passageira comentou à TV local que sempre preferia esperar um pouco mais no ponto até a chegada do veículo elétrico, garantia de uma viagem mais agradável.

Em outras capitais, os jornalistas colheram depoimentos semelhantes. Foi uma novidade. Pela primeira vez em muitos anos, eles ouviam elogios, em vez das habituais reclamações sobre a má qualidade do serviço. Hoje, 602 ônibus elétricos circulam no Brasil, sendo 467 deles fabricados no Brasil pela Eletra, incluindo os trólebus. Ainda é um número muito pequeno, diante dos 106 mil veículos da frota nacional de ônibus urbanos.

O fato é que o Brasil chegou tarde, pelo menos uma década, à revolução do transporte público elétrico. Segundo o site E-Bus Radar, está atrás de países como Chile (2.659, até julho), Colômbia (1.590) e México (694). Tem apenas 10% dos 5.084 ônibus elétricos da América Latina.

Pior: a indústria brasileira, que durante décadas liderou o mercado latino-americano de ônibus urbanos a diesel, viu aqueles países começarem sua revolução com veículos elétricos importados da China.

Novo cenário

Mas esse cenário está mudando rapidamente. Uma sólida cadeia produtiva nacional de ônibus elétricos começou a se formar a partir de 2018, quando a Prefeitura de São Paulo aprovou a Lei 16.802, que tornou compulsória a conversão, até 2038, dos 13 mil veículos a diesel da frota municipal em veículos de baixa emissão.

A Lei assinada pelo prefeito João Doria e o edital que a ela se seguiu criaram uma poderosa demanda. O desafio era atender à maior frota municipal do Brasil e a terceira maior do planeta, com veículos modernos e confiáveis. A Lei paulistana teve um efeito multiplicador. Na sequência, outras prefeituras e governos estaduais também lançaram leis ou programas de conversão de frotas em capitais como Salvador, Vitória, Curitiba, Goiânia, Porto Alegre e Manaus. Ou em cidades como São Bernardo do Campo, Sorocaba, Guarujá, Vargem Grande Paulista, Bertiooga, entre outras.

“Nossa meta é ser a maior montadora brasileira de veículos elétricos”

Para a diretora executiva Iêda de Oliveira, a Eletra está em condição de atender imediatamente à crescente demanda por ônibus elétricos dos vários municípios que



Iêda de Oliveira - Executiva

aprovaram leis e programas de troca das frotas a diesel por frotas de baixa emissão. “Nossa meta é ser a maior montadora brasileira de veículos elétricos para transporte público e de carga, com tecnologia inteiramente nacional” – afirmou Milena Braga, CEO da Eletra.

Linha completa

Ônibus Escolar Elétrico 9,7m
 Ônibus Escolar Elétrico 11,3m
 Ônibus elétrico 10m – Piso Alto
 Ônibus elétrico 12m
 Ônibus elétrico 12,1m
 Ônibus elétrico 12,8m
 Ônibus elétrico 15m
 Ônibus elétrico 15m – Piso Alto
 Ônibus elétrico 21,5m – Articulado
 e-Trol – ônibus elétrico desenhado especialmente para operações em vias segregadas e BRT (Bus Rapid Transit), com um inédito sistema de recarga de baterias durante o trajeto e ampla autonomia sem contato com a rede aérea

DSIN TECNOLOGIA VEM MODERNIZANDO O MONITORAMENTO DO TRÂNSITO AO LONGO DE QUASE DUAS DÉCADAS

Presente em 8 Estados e em mais de 100 cidades, DSIN se dedica a construir um futuro mais inteligente através de soluções integradas



Fundada em 26 de abril de 2005, a DSIN está presente em 8 Estados e mais de 100 municípios brasileiros. A empresa se destaca por oferecer soluções integradas para o gerenciamento e processamento de autuações, talonário eletrônico, fiscalização por videomonitoramento, gestão de estacionamento rotativo, entre outras.

Ao longo de quase 20 anos, a DSIN tem se dedicado a construir um futuro mais inteligente e seguro, por meio de tecnologias que facilitam a operação e otimizam a gestão e eficiência de seus clientes.

Perfil de atuação

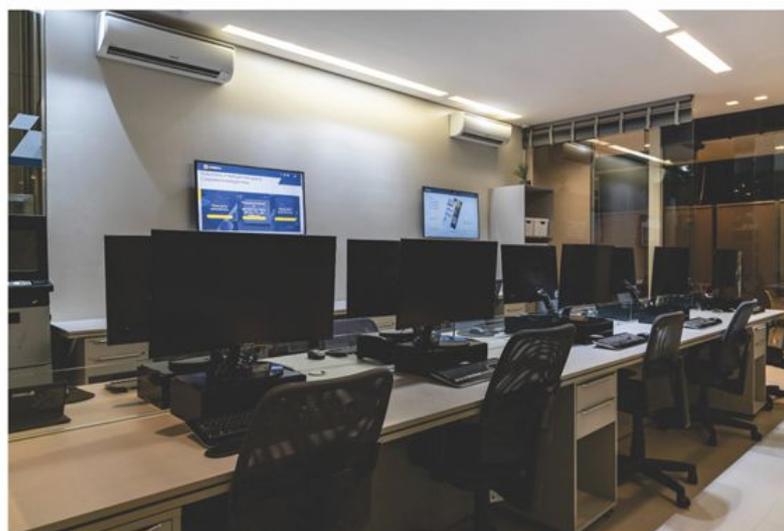
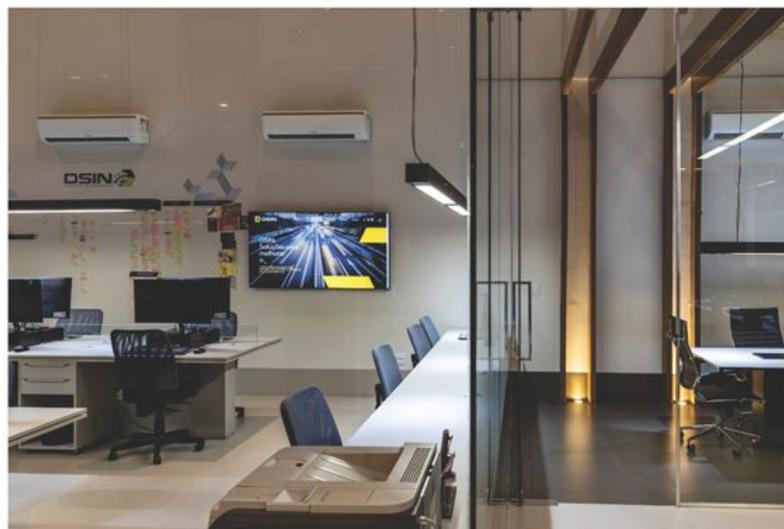
A DSIN Tecnologia é especializada no desenvolvimento, implementação e gerenciamento de soluções tecnológicas para o setor de mobilidade urbana. Atuando em conjunto com empresas e municípios de diversos portes, a DSIN oferece soluções inteligentes que promovem a eficiência e a segurança no gerenciamento do trânsito em todo o Brasil.

Presente à edição de número 91 do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, que acontece em Marília nos dias 7 e 8 de novembro, a DSIN Tecnologia, através do diretor de projetos Marcelo Andrade, entende que o 30º ano do evento desempenhará um papel crucial na promoção de troca de experiências e no compartilhamento de desafios comuns enfrentados pelos municípios.

“Por meio de painéis e discussões, são apresentados estudos de caso práticos, permitindo que os participantes ampliem seus conhecimentos e aprendam com soluções já implementadas em outras cidades. Esse ambiente colaborativo é essencial para a busca de melhorias na mobilidade urbana nas cidades”, considerou Marcelo Andrade.

Parceria de longa data

A DSIN é uma parceira de longa data do Fórum e, conforme observou Marcelo Andrade, a empresa crê fortemente na importância desta troca de experiências entre gestores e especialistas. “Estes encontros nos permitem entender melhor os desafios que as cidades enfrentam hoje e os que surgirão no futuro. Com essa compreensão, conseguimos projetar e desenvolver soluções tecnológicas inovadoras que realmente atendam às necessidades das cidades e seus moradores, melhorando a qualidade de vida e promovendo uma mobilidade urbana mais eficiente e sustentável”, analisou. “O Fórum Paulista sempre nos proporciona uma excelente oportunidade de reencontrar clientes, discutir os principais desafios que os municípios enfrentam e compartilhar as novas soluções nas quais a DSIN vem trabalhando”, complementou.



“Aqui na DSIN acreditamos que a criação de soluções tecnológicas vai muito além da entrega de sistemas e equipamentos. Buscamos desenvolver serviços e produtos que realmente façam a diferença, apoiando os gestores na operação e gestão eficiente da mobilidade urbana”.

Marcelo Andrade, diretor de projetos da DSIN Tecnologia

“Acredito que a edição do fórum em Marília reunirá ainda mais gestores públicos e especialistas do setor de mobilidade, proporcionando uma troca rica de experiências e conhecimentos. O ambiente será propício para discutir as evoluções e desafios da mobilidade urbana ao longo dessas três décadas. A presença e homenagem aos ex-presidentes também trará um valor simbólico importante, destacando as contribuições de cada um para a construção desse espaço de diálogo e de políticas públicas voltadas à mobilidade”, finalizou.



CASA AMZ INTERIORES INCENTIVA E APOIA O FÓRUM PAULISTA DE SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE MOBILIDADE URBANA

Especializada em oferecer soluções únicas para decoração, a marca está presente à 91ª reunião que celebra 30 anos do Fórum

A Casa AMZ Interiores é uma empresa parceira do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, com presença garantida na 91ª reunião, que acontece em Marília nos 7 e 8 de novembro, no Espaço República.

“Certamente, o Fórum irá contribuir para o fortalecimento da gestão pública, oferecendo capacitação e atualizações para todos os participantes”, considerou a diretora-proprietária da Casa AMZ Interiores, Malu Rodrigues Piverotti. Localizada na rua Sílvio Marinho, nº 9, no Jardim Tangará, zona Leste de Marília. O telefone é (14) 99700-9694.

De acordo com Malu Rodrigues Piverotti, apoiar iniciativas que busquem melhorar a mobilidade urbana e a qualidade de vida nas cidades consistiram nos fatores primordiais que levaram a Casa AMZ Interiores a ser uma das empresas apoiadoras e incentivadoras do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana. “A edição que celebra os 30 anos do Fórum permitirá, através dos debates, identificar novos caminhos que levam ao avanço da mobilidade e da

qualidade de vida. Isso porque a reunião, de âmbito estadual, traz visibilidade ao setor, permitindo novos investimentos e novas ideias de expansão”, disse.

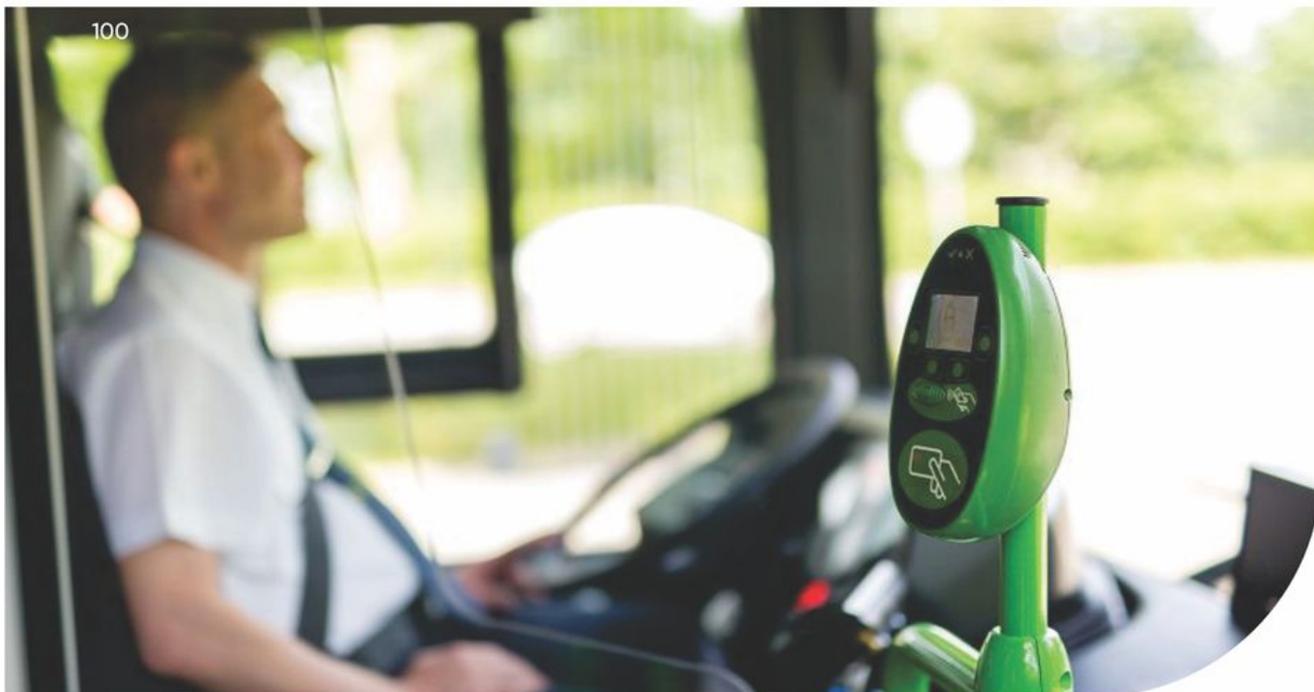


BOM GOSTO E QUALIDADE

Especializada em conforto, a Casa AMZ Interiores proporciona experiências e produtos de excelência, como estofados, tapetes, cortinas, persianas e papéis de parede. “Todos os nossos produtos são de marcas selecionadas, que garantem qualidade, bom gosto e requinte”, afirmou.



Casa AMZ Interiores
 Rua Sílvio Marinho, nº 9 - Jardim Tangará, zona Leste
 (14) 9 9700-9694 | @casaamz



Proposta de utilização de uma clearing dos transportes para adoção de políticas públicas na mobilidade urbana

A Clearing dos Transportes apresenta-se como uma ferramenta estratégica para a implementação de políticas públicas de mobilidade urbana, garantindo eficiência na gestão de subsídios, transparência nas operações e integração entre diferentes modais e operadores. A seguir, apresento uma proposta de como a utilização de uma Clearing pode suportar a adoção de políticas públicas inovadoras e sustentáveis nas cidades.

1. Visão Geral

A mobilidade urbana é um dos principais desafios das cidades modernas, onde a diversidade de modais, a fragmentação de operadores e a gestão ineficiente de subsídios criam obstáculos para o planejamento eficiente do transporte público. A Clearing dos Transportes se propõe a ser a infraestrutura financeira e operacional capaz de integrar os diversos modais de transporte, garantir a correta aplicação de políticas de subsídios e facilitar o controle e monitoramento em tempo real de todos os recursos alocados ao transporte público. Através desta plataforma, os órgãos gestores poderão adotar políticas públicas de forma mais ágil e eficaz.

2. Objetivos Principais

Garantir Transparência e Controle de Subsídios: Assegurar que os recursos públicos destinados a gratuidades (para idosos, estudantes, PCDs, etc.) sejam utilizados de forma eficiente, evitando fraudes e o desperdício.

Integrar Modais e Operadores: Facilitar a integração de diversos sistemas de transporte (ônibus, metrô, DRT, transporte escolar, bicicletas compartilhadas, etc.) dentro de um conceito de mobilidade multimodal, com pagamento unificado e controle centralizado.

Promover a Inclusão Social e Financeira: Facilitar o acesso ao transporte público por meio da adoção de múltiplos métodos de pagamento, incluindo carteiras digitais, cartões bancários e subsídios diretos para populações de baixa renda.

Apoiar o Planejamento Urbano Sustentável: Fornecer dados detalhados e em tempo real sobre o uso do sistema de transporte, permitindo o desenvolvimento de políticas públicas baseadas em evidências, que promovam um planejamento mais eficiente e sustentável.

3. Como a Clearing dos Transportes Apoia Políticas Públicas

Implementação de Subsídios Inteligentes: os subsídios para gratuidades e descontos tarifários, como para idosos, estudantes e PCDs, são fundamentais para promover a inclusão social. A Clearing dos Transportes possibilita:

Auditoria em Tempo Real: Monitoramento contínuo da utilização dos subsídios, garantindo que apenas os beneficiários corretos utilizem os serviços.

Distribuição Eficiente de Recursos: Os subsídios são automaticamente distribuídos para os operadores de transporte com base no uso real dos serviços, eliminando discrepâncias e atrasos.

Prevenção de Fraudes: Verificação de identidades e uso indevido de gratuidades com base em dados integrados, diminuindo fraudes.

Integração de Transporte Multimodal: a política de incentivo à mobilidade urbana sustentável envolve a oferta de um ecossistema integrado de transporte público. A Clearing dos Transportes permite:

Bilhete Único Multimodal: Um único meio de pagamento para acessar diversos modais (ônibus, metrô, DRT, bicicletas, etc.), promovendo a adoção de um sistema de mobilidade verdadeiramente interconectado.

Interoperabilidade entre Operadores: Facilita a cooperação entre diferentes empresas e modais, promovendo uma experiência de transporte mais coesa e simples para o usuário.

Monitoramento de Uso: Relatórios completos de utilização de cada modal e operador, auxiliando os gestores a identificar padrões de demanda e ajustar a oferta de transporte.

Incentivo ao Transporte Sob Demanda (DRT): o Demand

Responsive Transit (DRT) é uma solução flexível que pode ser implementada para melhorar o acesso ao transporte em áreas com baixa densidade populacional ou em horários fora do pico. A Clearing facilita a implementação de políticas públicas de DRT ao:

- **Gestão Eficiente de Rotas e Veículos:** A Clearing permite que os operadores de DRT ajustem automaticamente as rotas com base na demanda, otimizando o uso dos veículos.
- **Compensação Financeira:** A liquidação financeira entre os usuários e operadores ocorre de forma automática, garantindo

que os serviços sob demanda sejam devidamente remunerados.

- **Flexibilidade Tarifária:** O órgão gestor pode implementar tarifas dinâmicas e ajustáveis para serviços de DRT, tornando o transporte mais acessível e eficiente.

Inclusão Financeira através de Diversificação de Pagamentos: muitos usuários ainda enfrentam barreiras financeiras e de acesso para utilizar o transporte público. A Clearing apoia políticas públicas de inclusão ao:

- **Aceitar Múltiplos Meios de Pagamento:** Adoção de diferentes formas de pagamento, como cartões de crédito e débito, carteiras digitais, vouchers e até pagamentos via Pix, permitindo maior flexibilidade para os usuários.
- **Fidelização e Descontos:** O sistema pode ser configurado para oferecer tarifas reduzidas para certos grupos da população ou em determinadas situações (como transporte noturno ou para trabalhadores de baixa renda).
- **Gestão de Carteiras Digitais:** O órgão gestor pode administrar diretamente carteiras digitais para os cidadãos, facilitando a distribuição de subsídios e benefícios sociais, como créditos de transporte.

Benefícios para os Stakeholders

Órgãos Gestores e Governos

- **Controle em Tempo Real:** Acesso instantâneo a dados de uso, receitas e despesas, garantindo melhor planejamento e fiscalização das políticas públicas.



- **Eficiência na Alocação de Subsídios:** Garantia de que os recursos públicos sejam distribuídos de forma justa e correta, com relatórios detalhados.
- **Planejamento de Longo Prazo:** A partir dos dados fornecidos pela Clearing, os gestores podem formular políticas de mobilidade urbana mais eficazes e sustentáveis.

4.2. Operadores de Transporte

- **Liquidação Rápida e Segura:** Recebimento de receitas de forma automática, reduzindo a burocracia e garantindo a sustentabilidade financeira.
- **Acesso a Novas Oportunidades:** Inclusão em sistemas multimodais e novos serviços de mobilidade, como DRT e transporte escolar, expandindo as operações.

Usuários

Experiência de Transporte Unificada: Integração de diferentes modais em uma única plataforma de pagamento, facilitando o uso do transporte público.

Acessibilidade e Inclusão: Adoção de subsídios e gratuidades de forma mais simples e eficiente, além de acesso a serviços personalizados como o DRT.

Transformação Digital da Mobilidade Urbana

A Clearing dos Transportes se posiciona como uma infraestrutura essencial para a modernização da mobilidade urbana. Ao centralizar dados, pagamentos e informações de uso em uma única plataforma, a Clearing oferece a base necessária para a implementação de políticas públicas inovadoras, eficientes e inclusivas.



A X4Fare acredita que a mobilidade urbana precisa estar no centro das estratégias de inovação das cidades. A plataforma de ABT e Clearing dos Transportes é a chave para criar sistemas de transporte mais conectados, sustentáveis e preparados para o futuro. Com essa solução, os secretários de mobilidade podem impulsionar uma transformação que beneficiará tanto as administrações públicas quanto os cidadãos, oferecendo um transporte mais eficiente, acessível e confiável.

Sobre a X4Fare

A X4Fare é uma startup brasileira focada em soluções tecnológicas para o transporte público e a mobilidade urbana. Com uma visão de se tornar a maior processadora de bilhetagem digital e Mobility as a Feature (MaaS) no Brasil, a empresa está comprometida em desenvolver plataformas que integram inovação e eficiência, atendendo às necessidades de operadores, gestores públicos e usuários de transporte.

X4Fare

<https://x4fare.com.br/>

Rua Machado Bittencourt 190, cj. 302 - Vila Clementino
São Paulo (SP)

(19) 97174-2748 | contato@x4fare.com.br