

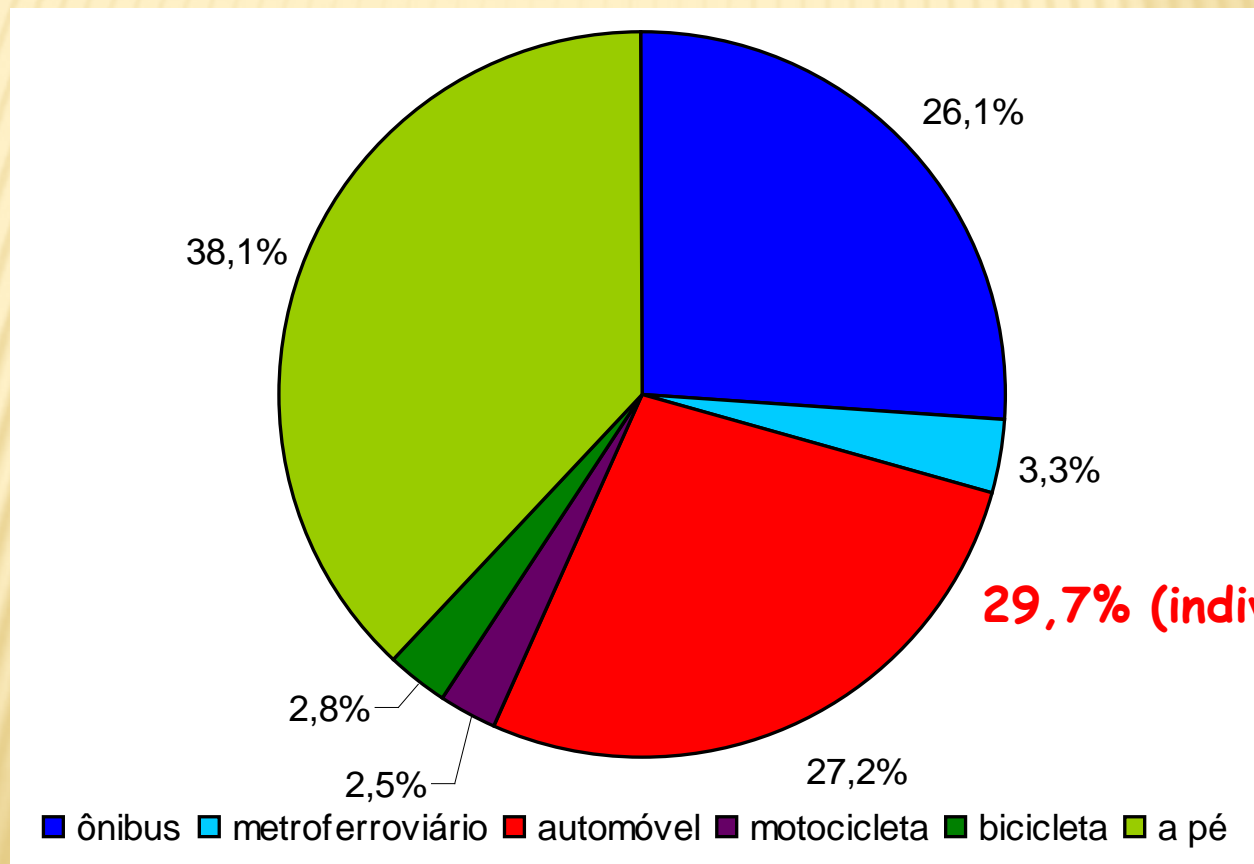
# MOBILIDADE URBANA E DIREITOS HUMANOS



170 milhões viagens / dia

**40,9%**  
**(não motorizado)** **Divisão Modal**

**29,4% (coletivo)**



**29,7% (individual)**

## EFETIVIDADE DOS MODOS DE TRANSPORTE

Modo	Índices por passageiro			
	Energia	Poluição	Custo total	Área de via
ônibus	1	1	1	1
moto	1,9	14,0	3,9	4,2
auto	4,5	6,4	8,0	6,4



# A crise de Mobilidade

- × **População Urbana:** em 1940 apenas 31% do Brasil, hoje 82%;
- × **Política “rodoviarista”** – destruição dos trens e bondes como transporte urbano- automóvel “grande sonho de desenvolvimento”;
- × **Constituição de 1988;** supressão dos recursos cativos do Governo Federal nas políticas de transporte urbano e transferência das competências aos estados e municípios
- × **Fim da regularidade dos investimentos federais em transportes públicos;**
- × **Privatização do espaço viário pelo automóvel;**
- × **Sucateamento dos sistemas de trens metropolitanos;**
- × **Perdas desde 1992 : + de 30 bilhões passageiros e**
- × **+ de R\$ 30 bilhões**
- × **15 milhões de brasileiros não conseguem pagar usualmente a tarifa**
- × **Quase inexistência de MODERADORES DE TRÁFEGO “traffic calming”;**

## **CIDADE DO AUTOMÓVEL- Política Pública dominante**

- ✗ **EFICÁCIA: Vírus da CULTURA AUTOMOBILÍSTICA** atinge todas as classes , todos os partidos políticos, todos os sexos, e todos os níveis políticos da nação; a cultura, a economia, a qualidade de vida e tantas coisas mais- TUDO CONTAMINADO;
- ✗ **Impunidade ao MOTORISTA INFRATOR-** Judiciário contaminado;
- ✗ **Utiliza 40% do Espaço Público;**
- ✗ **Produz 42 mil mortos/ano e 360 mil feridos dos quais 120 mil portadores de deficiência permanente;**
- ✗ **Prioridade de operação e investimento às necessidades do automóvel;**
- ✗ **BARREIRAS GENERALIZADAS nas vias , calçadas, veículos.**
- ✗ **CIDADÃOS DE SEGUNDA CLASSE : PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E COM MOBILIDADE REDUZIDA , PEDESTRE E CICLISTA.**



# 50 MILHÕES EM 50 ANOS- PROMESSA NOVOS 50 MILHÕES EM 15 ANOS



**Ao leitor**

**A** indústria automobilística brasileira comemora a marca de 50 milhões de unidades produzidas, alcançada em maio de 2007. Exatos 50.209.346 veículos deixaram as linhas de montagem de 1957 a maio de 2007 e, também, de 1960 a maio de 2007, 1,85 milhão de máquinas agrícolas.

O momento é de conquistas e vitórias: mercado interno em expansão, a indústria automobilística brasileira inserida entre os países exportadores automotivos e produção em crescimento. O Brasil chega a essa marca histórica de produção de veículos ostentando títulos de 8º maior produtor, 9º maior mercado interno e 11º maior exportador, em termos mundiais.

Feitas as devidas comemorações, que são o objeto desta publicação especial, é hora de pensar no futuro. É o futuro, graças ao acirramento da competição mundial, chama-se competitividade. O futuro é de desafios.

Se o mercado já era acirrado, porque todos os países com condições mínimas querem ter sua indústria automobilística, seja na forma de produção de veículos completos, seja na forma de CKD, pelo dinamismo que dessa indústria emana, os anos mais recentes trouxeram outros competidores. Chegaram ao mercado, como produtores mundiais, países da Europa do Leste, Índia, China e outros.

Diante desse quadro mundial de competição, cada vez mais aguerida por mercados e investimentos, o Brasil terá que fabricar outros 50 milhões de veículos não em 50 anos, como desta feita, mas em 15 anos, no máximo.

E, para isso, é necessária a construção de um cenário favorável, visando a estimular um setor de tantas projeções em gestão, economia e aspectos sociais como é a indústria automobilística, motor do desenvolvimento, do emprego, da renda e da geração de tributos.

Os desafios são imensos. Esta publicação retrata alguns deles, que considera os mais relevantes. Numa palavra, a competitividade passa por um entendimento no qual o setor privado faz sua parte em investimento, qualidade, quantidade e a mais ampla gama de produtos, em constante evolução tecnológica. O setor público trata de dar os marcos da política industrial, estímulo ao consumo interno, apoio à engenharia brasileira, uma das melhores em termos mundiais, e incentivo à produção e às exportações.

Os Editores

*Edição comemorativa da produção de 50 milhões de veículos no Brasil*

www.correiobrasiliense.com.br

17 de maio de 2008

Número 18.617 • R\$ 2,00 • 16 páginas

## Cabeça, tronco... e rodas

10.000.000

**MOVIDOS A CARRO, MAS REFÊNS DO TRÂNSITO**

A espera de solução para os insipientes congestionamentos e para a falta de vagas, Brasília entra até a próxima terça no ranking das cinco capitais brasileiras com frota acima de 1 milhão de veículos. Não há o que comemorar.

**TRÉGUA PARA OS PEDESTRES**

EXATO DO LAZER

17 de maio de 2008

## **POLÍTICAS DE ESTÍMULO AO TRANSPORTE INDIVIDUAL- 2008/2009**

### **R\$ 14 BILHÕES - PARA INCENTIVAR A COMPRA DE AUTOMÓVEIS**

- **Redução de IPI no preço dos carros novos**, sem garantia de que o “alívio fiscal” chegue ao consumidor e não foram atrelados a manutenção do emprego- R\$ 3 a 4 bilhões Justificativa da crise econômica
- **Ampliação do crédito para carros usados**
- **Recursos para os bancos das montadoras-**  
(R\$ 4 bilhões Gov. Federal e R\$ 4 bilhões Gov. Estado de São Paulo)
- **Renúncia da CIDE- R\$ 3 bilhões para não aumentar a gasolina**



# Direitos da Mobilidade

- ✖ Qualquer pessoa, e principalmente crianças, velhos e portadores de deficiência, os seres humanos mais frágeis possam ter direito a mover seguro na cidade andando pelas ruas, pedalando tranquilamente rumo ao trabalho ou meditando na janela do ônibus ,do metrô, ou do trem, todos percebendo, com clareza,
- ✖ que a sociedade
- ✖ pode ser mais tranquila,
- ✖ fraterna e feliz.





## Direitos da Mobilidade

- ✗ O sistema viário democratizado entre os modos coletivos e não motorizados, que prevalecerão sobre o veículo individual;



- ✗ A sociedade e as empresas, conscientizadas e mobilizadas, atuando em prol de uma cidadania no trânsito balizando suas políticas públicas no ser humano e não nos veículos;
- ✗ Uma mídia amiga do cidadão, combatendo o infrator;

## Direitos da Mobilidade

- ✖ Prioridade ao modo a pé de deslocamento, a bicicleta e o transporte coletivo ;
- ✖ Os investimentos em obras públicas priorizarão pedestres, bicicletas, transporte coletivo com paz no trânsito;





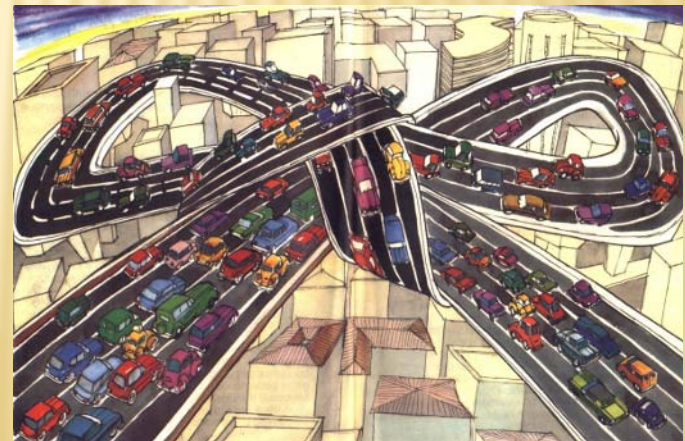
# Direitos da Mobilidade

- ✦ Amplos e permanentes investimentos na área de educação para formar cidadãos que compreendam a importância do respeito e da solidariedade na mobilidade e não simplesmente “motoristas do futuro”.



# Direitos da Mobilidade

- ✖ Trânsito deverá ser cidadão, com ações articuladas entre os diversos níveis de governo.
- ✖ Um Judiciário comprometido com a cidadania no trânsito, punindo infratores.
- ✖ O Legislativo, vigilante, cuidará para que o Código de Trânsito Brasileiro não seja desfigurado.





## Direitos da Mobilidade

- × Uma mobilidade consciente,
- × sustentável, ecológica, e participativa;



## Direitos da Mobilidade

- ✖ Construir espaço e tempos sociais que preserve, defenda e promova, a qualidade do ambiente natural e o patrimônio histórico, cultural e artístico das cidades e os bairros antigos;
- ✖ Viabilizar a descentralização das atividades no espaço urbano;
- ✖ Ter um novo urbanismo, que siga o Estatuto da Cidade e que inclua o cidadão de baixa renda;





## Política de Mobilidade Cidadã

- × **EQUIDADE** na apropriação do sistema viário;
- × **ACESSIBILIDADE PARA TODOS (30 a 40 % são a pé)**, calçadas, equipamento de transferência intermodal e veículos acessíveis, rebaixamento de calçadas;
- × **PRIORIDADE** na gestão e investimento aos modos coletivos e não motorizados;
- × **RESTRIÇÃO AO ACESSO DOS AUTOMÓVEIS** no tempo e no espaço aos automóveis (áreas centrais, corredores, e demais áreas de mobilidade urbana densa);
- × **FIM DOS SUBSÍDIOS AOS AUTOMÓVEIS**;
- × **REFORMA URBANA**, obras viárias condicionadas a terem investimentos em Transporte público, não motorizado e de acessibilidade a todos;
- × **MOBILIZAÇÃO SOCIAL**: paz no trânsito e Mobilidade Sustentável e Acessível para todos.

# Direitos Humanos

- ✖ *“As cidades são, por definição, o espaço para a construção da cidadania, para o convívio harmonioso e fértil das diferenças, assim como para a celebração da liberdade e das fantasias”. livro Pindorama Revisitada de Nicolau Sevcenko*





## Direitos Humanos

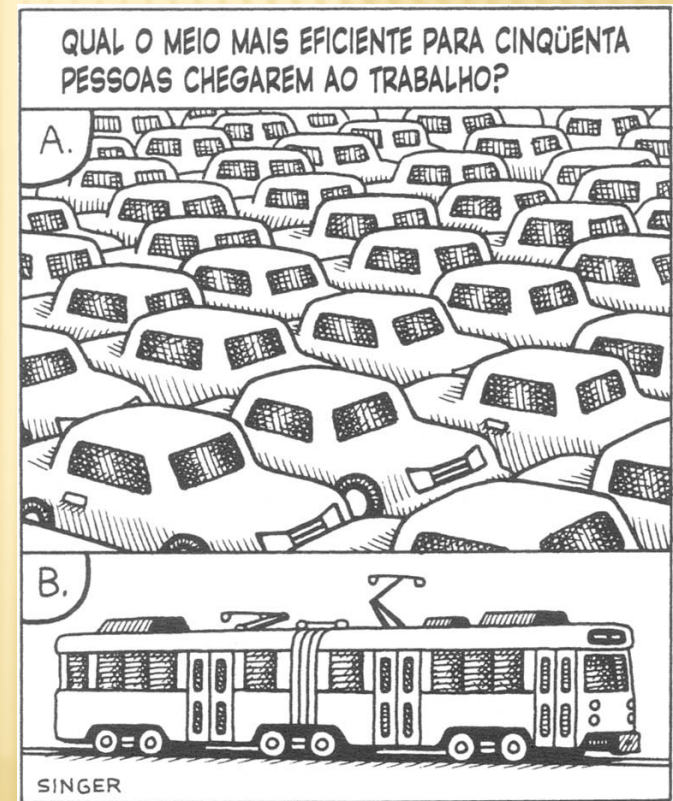
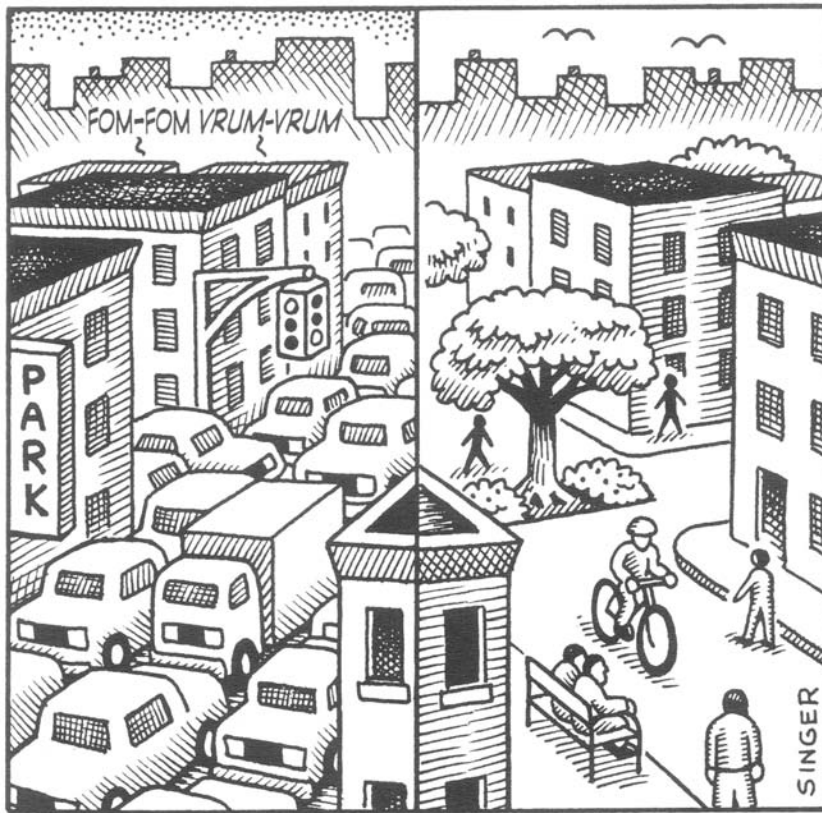
- ✖ Terá como base a Política Nacional Mobilidade Urbana

***o ESTATUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL***



# Lei das Diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana ( Lei nº 12.587/12)

## ESTATUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL





# **Lei da Mobilidade Urbana ( Lei nº 12.587)**

**Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

**Aprovada no Congresso em 2011, sancionada com vetos pela presidente Dilma Rousseff em 3 /1/ 2012, e entrou em vigor no dia 13 de abril.**

**Está fundamentada nos seguintes PRINCÍPIOS:**

**VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;**

**VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros**



## **LEI DA MOBILIDADE URBANA**

**A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes DIRETRIZES:**

**II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;**

**III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;**

**Gratuidades – Os Municípios terão que divulgar os impactos das gratuidades no valor das tarifas do transporte público.**

## **DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS**

- I - receber o serviço adequado,**
- III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais;**
- IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis 10.048/2000 e 10.098/2000.**



## **DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS**

• Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

- I - seus direitos e responsabilidades;
- II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
- III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

## **DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS**

**Participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação , destacando:**

- I - órgãos colegiados** com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- III - audiências e consultas públicas;**
- IV - comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos** e dos usuários e de prestação de contas públicas.



**Os entes federativos poderão utilizar os seguintes instrumentos de gestão :**

**I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;**

**III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público**

**IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;**

**V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;**



## ***LEI DA MOBILIDADE URBANA***

**GOVERNOS DEVEM PRIORIZAR EM SUAS AÇÕES DE  
MOBILIDADE URBANA**



## **GOVERNOS DEVEM PRIORIZAR EM SUAS AÇÕES DE MOBILIDADE URBANA**

- 1. Estacionamentos com gestão pública- áreas centrais com taxaço; incentivo e planejamento junto sistemas estruturais (Metr  s e Ferrovia e Corredores de   nibus);**
- 2. Qualificar sistema de   nibus Convencional – (abrigo; informa  o ao usuários - GPS; proibir estacionamento em vias de transportes públicos; faixas exclusivas com controle de câmeras);**
- 3. Tornar público quanto o usuário paga a mais na tarifa para pagar gratuidades;**
- 4. Calçadas públicas (grande demanda de pedestres) devem ser acessíveis , iluminadas e sem obstáculos;**



## **GOVERNOS DEVEM PRIORIZAR EM SUAS AÇÕES DE MOBILIDADE URBANA**

- 6. Bicicletas devem ter seu espaço (ciclovias, ciclofaixas) e integrada ao sistema de transportes. Bicicletas Públicas Compartilhadas;**
- 7. Rever seus Planos de investimentos em sistema viário para adequar a prioridade aos modais não motorizados e Transportes Públicos – Vias exclusivas para automóveis sem calçadas , ciclovias e vias exclusivas para ônibus estão contrário a Lei de mobilidade);**
- 8. Constituir espaços formais de participação social para discutir os projetos e monitorar a implantação dos mesmos segundo as premissas da lei;**
- 9.Cidadania para os pedestres nas faixas.**



## **Direito ao transporte bom e barato**

### **LEI DO BARATEAMENTO DAS TARIFAS**

PLC 310/2009- Regime Especial de Incentivo Transporte

### **REDUÇÃO DE 26,89% NAS TARIFAS**

#### ***COMPROMISSO DA UNIÃO***

- ✗ Redução a Zero do PIS e COFINS incidentes sobre o transporte público urbano e metropolitano.
- ✗ Redução a Zero da CIDE incidente sobre o óleo diesel e energia elétrica, utilizado no transporte público urbano e metropolitano.
- ✗ Substituição da contribuição social do transporte público urbano incidente sobre a folha de pagamento pela incidência no faturamento das operadoras, 3, 5 %





# **Direito ao transporte bom e barato**

## **LEI DO BARATEAMENTO DAS TARIFAS- PLC 310/2009**

### **COMPROMISSO DOS ESTADOS**

***Redução, isenção ou não incidência do ICMS sobre óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar utilizados no transp. coletivo urbano e metropolitano.***

### **COMPROMISSO DOS MUNICÍPIOS**

***Redução, isenção ou não incidência do ISS e das taxas de fiscalização ou gerenciamento, incidentes sobre o serviço de transporte público coletivo urbano.***

### **EXIGÊNCIAS PARA PARTICIPAR**

***- Implantação do regime de bilhete único ou de sistema de transporte público estruturado com integração física ou tarifária; - Sistema Licitado; Instalação de Conselho de Transportes, com participação da sociedade civil;***

## ***LEI DA MOBILIDADE URBANA***

### **JORNADA BRASILEIRA “NA CIDADE, SEM MEU CARRO”**





# JORNADA “NA CIDADE SEM MEU CARRO”

## IMAGENS INTERNACIONAIS





# rua praia em Paris







DIA SEM CARROS



# JORNADA “NA CIDADE SEM MEU CARRO”

## CARROS FICAM SEM VAGAS



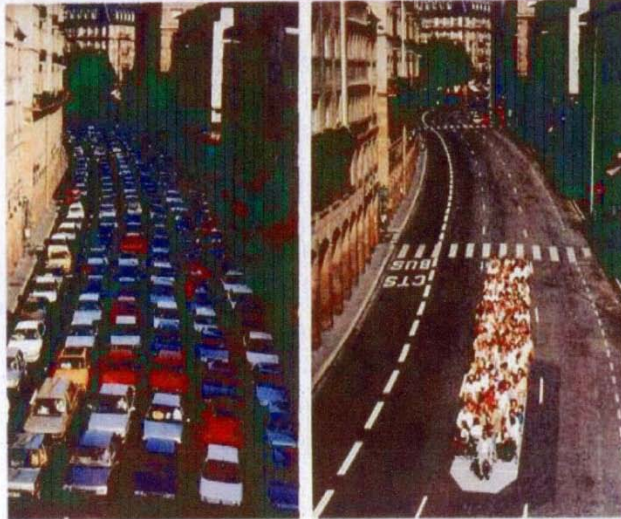


# JORNADA “NA CIDADE SEM MEU CARRO”

## “VAGA VIVA SÃO PAULO-SP”



**177 carros = 240 pessoas e cabem 3 ônibus**



A tramway uses as much road space as 177 cars (1.38 person/car occupancy, i.e. 240 people), or 3 standard buses (Strasbourg, France).

Many cities are finding that the best way to get quality public transport back on the streets is to build Light Rail Transit (LRT) systems.



# **Corredor de ônibus da Terceira Perimetral de Porto Alegre – Qualidade dos transportes. Domingos é usado pelas bicicletas**



# Ruas nos morros- Valparaíso- Chile





# RUA DO ÔNIBUS

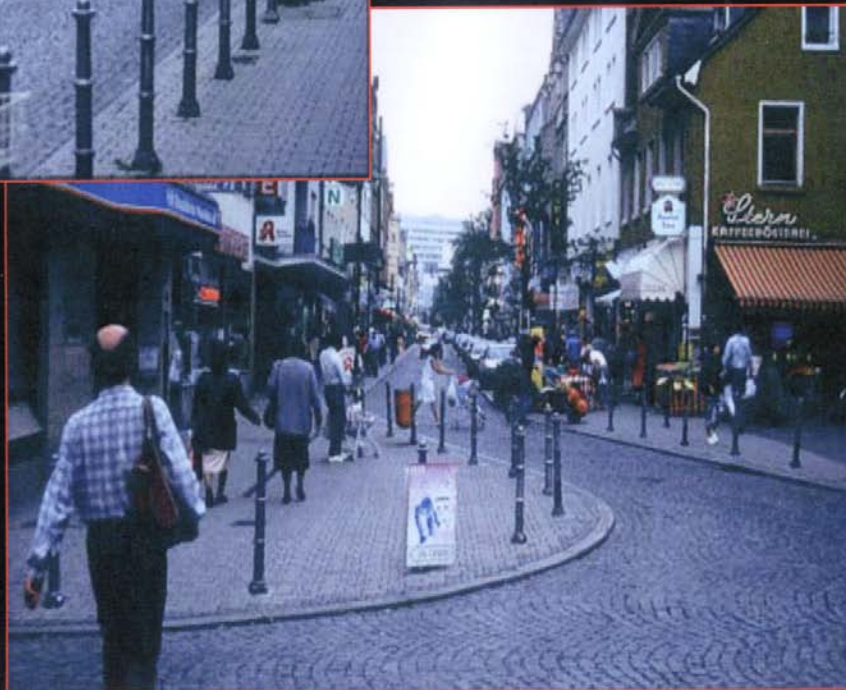
PARIS



# QUANDO NA RUA O CARRO É SEGREGADO



Traffic calming of  
an inner city  
shopping street:  
Leipzigerstrasse,  
Frankfurt.





# CORES NA RUA

BLUMENAU



# JORNADA “NA CIDADE SEM MEU CARRO”

## “BICICLETÁRIO NO JAPÃO”





# Bogotá das Bicletas - Colômbia





# JORNADA “NA CIDADE SEM MEU CARRO” “BICICLETA NA CHUVA NO JAPÃO”





# RUA DA BICICLETA



PARIS



STOCOMO

# BICICLETA TRANSPORTE COLETIVO

La combinación de la bici con el transporte colectivo



Metro de Berlín: bicicleta amarrada en el lugar reservado al efecto.



Adaptación del furgón de correos para el transporte de bicicletas en los trenes de cercanías de Renfe.



Normativa para el transporte de bicicletas en el metro de Berlín.



Pasillo de comunicación con pista de bicicletas en un intercambiador de transporte holandés.



La accesibilidad interior de las terminales. Ascensores capaces de transportar bicicletas en una estación ferroviaria danesa.



Departamento de un tren holandés preparado para el transporte de bicicletas.



# BICICLETAS PÚBLICAS COMPARTILHADAS – SÃO CAETANO DO SUL/SP





# BICICLETAS PÚBLICAS COMPARTILHADAS PARA CADEIRANTES– SÃO CAETANO DO SUL/SP





# BICICLETAS PÚBLICAS COMPARTILHADAS



# BICICLETAS PÚBLICAS COMPARTILHADAS – SÃO CAETANO DO SUL/SP





# SINALIZAÇÃO PARA BICICLETAS





# BICICLETAS BRANCAS





# REDESENHO SUSTENTÁVEL DAS VIAS



La reordenació dels elements urbans es fa mitjançant la determinació d'uns criteris d'ordenació que comprenen la supressió de les barreres arquitectòniques i el nou emplaçament o la retirada de molts elements existents. S'han col·locat un total de 104 guals de granit per a vianants, d'1,20 m d'amplada. S'han traslladat fanals, semàfors, caixes i armaris de connexions, tapes de registre, bústies de correus, cabines de telèfons, quioscos de diaris, quioscos de l'Once, etc. També s'ordenen els emplaçaments de les terrasses de bar per tal que, en un mateix tram de passeig, estiguin alineades en la mateixa banda.

Totes aquestes propostes s'encaminen a la consolidació del passeig per als vianants i al potenciament de l'eix La Rambla-rambla de Catalunya, juntament amb l'actuació que s'està duent a terme a la plaça de Catalunya. No obstant això, no s'ha plantejat de convertir-lo totalment en passeig de vianants, atesa la nostra creença que la rambla de Catalunya té unes característiques que permeten la convivència entre la circulació de vianants i el trànsit de vehicles, totalment compatible i necessària.

*Jaume Gruells, Màrius Quintana*

## QUALIDADE ESPAÇOS DE MOBILIDADE

*Green Bridge, Mainz Before the bridge was built (above) pedestrians had to negotiate a dangerous crossing. Now (below) they can stroll uninterrupted between residential and recreational areas.*





# SINALIZAÇÃO PARA PEDESTRES



# SINALIZAÇÃO PARA PEDESTRES



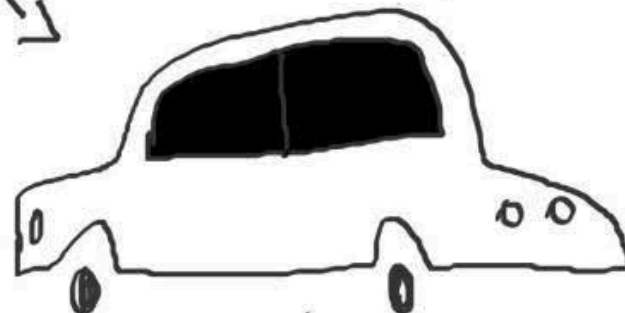
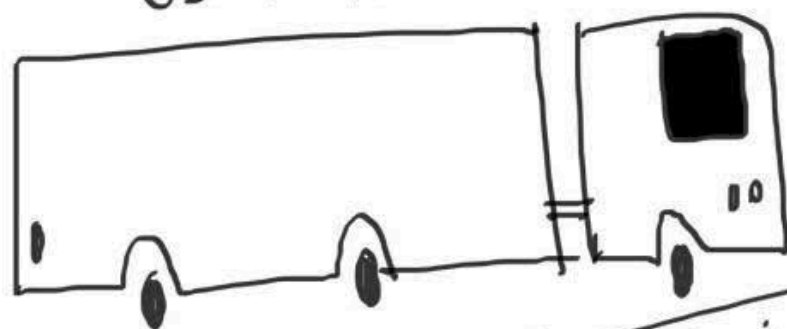


# RESPEITO

É ASSIM:

OS MAIORES

CUIDAM



DOS

MAIS

FRÁGEIS



NAS RUAS CABEM TODOS!



**A CIDADE PRECISA DO MAIOR  
NÚMERO POSSÍVEL DE OPÇÕES  
PARA SE LOCOMOVER.**



# Agradeço a atenção!

Urbanista da Mobilidade **Cristina Baddini Lucas**

Assessora do MDT- Movimento Nacional pela Direito ao  
Transporte Público de Qualidade para Todos

Presidenta da CTMAC – Prefeitura de Macapá

**(96) 81221434-crisbaddini@uol.com.br**

**[www.mdt-mdt.blogspot.com](http://www.mdt-mdt.blogspot.com)  
[www.olhonotransito.blogspot.com](http://www.olhonotransito.blogspot.com)**