

1994-2019



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





“A mobilidade traz desafios a todas as cidades, independentemente do seu tamanho. A associação será um instrumento para enfrentar esses desafios”

Depois de atuar como diretor na São Paulo Transporte (SPTrans), na capital, e na Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (Emdec) e de exercer o cargo de secretário de Mobilidade em Guarulhos e em Hortolândia, onde está atualmente, o presidente do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana, Atílio André Pereira, chegou a uma conclusão: por razões diferentes, grandes e médias cidades paulistas enfrentam graus similares de dificuldades quanto à mobilidade. Nesta entrevista ele fala a respeito deste ponto e discute o papel do Fórum Paulista no futuro imediato.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – O senhor tem dito que grandes e médios centros têm níveis similares de dificuldades com a mobilidade. O senhor pode explicar isso?

Atílio André Pereira – Os grandes centros têm de lidar com um grande volume de tráfego e com a necessidade de transportar diariamente pelo menos centenas de milhares de pessoas. E também estão diante de déficits na infraestrutura de transporte público. São Paulo começou a construir os terminais de ônibus na década de 1970 e Campinas nos anos 1980, mas Guarulhos não possuía nenhum terminal sequer até em pleno ano de 2012. E até recentemente não estava conectada à malha de trilhos metropolitanos. Mas esses municípios maiores tendem a ter uma estrutura especializada de gestão para dar conta de seus problemas. Já as cidades médias, como Hortolândia – onde trabalho – e tantas outras, muito frequentemente se deparam com problemas de gestão. Muitas dessas cidades sequer possuem uma secretaria especializada. Para que se tenha uma ideia, sou o primeiro secretário de Mobilidade da cidade de Hortolândia. Então, o transporte público e o trânsito tinham um orçamento acoplado a outra secretaria. Havia, sim, uma diretoria, como várias cidades também têm. Então, mesmo que o conjunto de problemas e de complicações em uma cidade média não tenha a escala daqueles que acontecem em grandes centros, estas cidades acabam apresentando uma condição menor de ação.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – Quais as consequências deste quadro para as médias cidades?

Atílio André Pereira – Talvez a principal seja que faltam profissionais preparados para equacionar os problemas da cidade. Por esta razão se observa um número considerável de cidades médias que ostentam transporte público de baixa qualidade e um sistema de trânsito com tanta insegurança e com tantas mortes. Mas há também uma questão cultural, sobre a qual precisaremos agir. Em cidades médias, mais do que nos grandes centros, as discussões sobre mobilidade fazem aflorar questões que são tabus. Um exemplo: comerciantes não aceitam perder a vaga de estacionamento em frente à loja para um corredor de ônibus. Muitos não conseguem ver que um bom sistema de transporte público pode trazer mais clientes.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – O senhor falava da ausência de quadros técnicos.

Atílio André Pereira – Bem, apenas retomando o início do meu raciocínio, constato que a mobilidade hoje é um grande desafio, independentemente do tamanho da cidade, e não estamos preparados para enfrentar esse desafio. Por vários motivos, mas efetivamente não temos quadros técnicos na quantidade adequada. São poucos os profissionais especializados em condições de poder desenvolver projetos de trânsito, de transporte, de engenharia e mesmo de educação de trânsito.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – E qual o papel do Fórum Paulista de Secretários diante desta situação?

Atilio André Pereira – Acredito que o Fórum Paulista cumpriu uma função importante nesses últimos 25 anos. Promoveu a articulação política entre secretários e cumpriu a função de formação, mas em um sentido mais macro, trazendo debates conceituais



Atilio André Pereira, presidente do Fórum Paulista

e de conteúdo. Esse foi um trabalho muito importante capitaneado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), que fomentou os Fóruns – o Fórum Paulista, os outros Fóruns Regionais e o Fórum Nacional. A ANTP também promove congressos bienais, que têm sido muito importantes, pois oferecem oportunidade para os técnicos participarem do debate sobre a mobilidade. O Fórum Paulista viveu esses 25 anos como uma congregação, um colegiado, livre, democrático, o que é uma conquista. Mas agora vivemos um novo momento; precisamos nos tornar uma organização setorial.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – Por que isso é importante?

Atilio André Pereira – Criar uma associação será importante por alguns motivos. Um deles são a coesão e a força. Peguemos o exemplo do setor empresarial do transporte público ou do trânsito, que já têm associações há muito tempo. Essas associações dão a estes segmentos condições de poderem fazer enfrentamentos políticos, jurídicos e conceituais.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – Quais os outros aspectos?

Atilio André Pereira – Há o aspecto jurídico. Os secretários municipais precisam de assessoria jurídica especializada em mobilidade para atuar de forma mais segura e tranquila, para os próprios secretários e para as administrações em que atuam. Há um considerável número de contratos de concessão de transportes que são julgados irregulares, contratos de sinalização também. Encontramos dificuldades também nos momentos de aumento de tarifa. Em vários municípios paulistas com os quais mantemos contato permanentemente esta questão é recorrente. Há cidades que tomam decisões e depois precisam voltar atrás em razão de ações judiciais. Falta articulação do setor para que este assunto não fique individualizado e que o município em questão não fique sem as condições adequadas de mostrar seu ponto de vista nas esferas

dos órgãos de controle – Tribunal de Conta do Estado e da União –, Ministério Público e Judiciário. Precisamos ter esta retaguarda para quem atua no Executivo. Hoje, muitos secretários deixam suas pastas com um conjunto de processos em órgãos de controle. É algo recorrente. Se o secretário não tiver o apoio de uma organização que possa ajudar na defesa, na prestação

de esclarecimentos, pode ficar com um passivo para o resto da vida. Deste jeito, só desavisados vão querer assumir o posto de secretário.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – O senhor havia mencionado a preparação de quadros técnicos.

Atilio André Pereira – Sim, temos que proporcionar formação de técnicos, com conceitos de planejamento, conhecimentos na área de mobilidade e também preparação operacional. Peguemos o exemplo dos programadores das cidades. As cidades ainda têm programadores de transporte? Quantas cidades ainda têm programadores de semáforos? São áreas específicas que estão ficando cada vez mais difíceis. Quantas cidades têm pessoal capacitado para fazer o levantamento de acidentes? Para fazer o georreferenciamento dos acidentes? Eu sinto que estas três áreas operacionais precisam de formação específica unificada para haver uma atuação melhor e uma mobilidade melhor na cidade. Este é outro elemento importante da associação.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – E do ponto de vista político?

Atilio André Pereira – Vamos, com certeza, ter atuação política, mas norteados por uma base essencialmente técnica. Estamos propondo – e isso será examinado pelos secretários, fundadores da associação – que o estatuto tenha uma cláusula no sentido de que toda a diretoria da associação não seja filiada a partido político. A ideia é que ninguém tenha filiação partidária. Isso não significa desmerecer os partidos políticos. Muito pelo contrário, os partidos são importantes e fundamentais para a democracia. Mas a associação precisa ser técnica. No Fórum Paulista, até hoje, sempre tomamos as decisões por consenso, sem precisar levar a votações. Esperamos que na associação consigamos agir da mesma forma. A questão política que nós vamos defender é um transporte público de qualidade e que consiga manter o seu custeio; uma mobilidade segura e que priorize o transporte ativo.



A criação e os primeiros meses do Fórum Paulista

A criação do Fórum Paulista de Gerenciadores de Transporte Urbano em 1994 fez parte de um processo iniciado em 1988 com a promulgação da atual Constituição, que passou a garantir um novo papel para os municípios.

Entre outras transformações e inovações, a Constituição de 1988 continha um capítulo sobre política urbana e definia o município como ente federativo com autonomia, atribuições e recursos próprios. E também introduzia o princípio da responsabilidade fiscal e desenhava uma nova situação no País, consagrando as eleições diretas para todos os níveis de governo.

Nesse quadro de mudanças institucionais significativas, antecedendo à criação do Fórum Paulista, houve acontecimentos que foram mostrando que o modelo dos fóruns – caracterizados como colegiados livres, auto-organizados e suprapartidários – poderia funcionar bem como uma instância para o debate de temas do setor e encaminhamento conjunto de soluções.

Como o Fórum Nacional de Secretários e o Fórum Mineiro, nascidos antes, também o Fórum Paulista se constituiu sem vinculação partidária e congrega autoridades e especialistas em mobilidade urbana – transporte público e trânsito – de grandes, médios e mesmo pequenos municípios.

Nas reuniões, com pautas divulgadas antecipadamente, mas com espaço para que os participantes tragam assuntos extras, os secretários e dirigentes

expõem, debatem e buscam em conjunto soluções e encaminhamentos para questões comuns.

Além disso, trocam experiências e compartilham boas práticas. Procuram compreender novas leis e se posicionar a respeito de normas, políticas e iniciativas geradas em outras esferas de governo (estadual e federal). E tratam ainda de entender ações privadas que possam ter algum nível de interferência na administração da mobilidade no âmbito municipal.

O PRIMEIRO MODELO

Menos de um ano depois da promulgação da Constituição e a poucas semanas da primeira eleição direta para a Presidência da República, em atendimento a um pedido da Frente Nacional de Prefeitos, houve em Campo Grande (MS), no mês de setembro de 1989, uma reunião de secretários municipais da área de mobilidade para a discussão de temas de interesse do setor. O êxito da iniciativa deixou evidente a necessidade de repetir esse tipo de encontro de forma mais frequente e regular.

O Informativo ANTP, editado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), explicou na época que o órgão colegiado nacional teria autonomia para desenvolver seu trabalho e que sua principal função seria promover ações de interesse comum dos municípios e colocar-se como um canal de comunicação com outras esferas de governo para o encaminhamento de reivindicações e propostas do setor, podendo ainda atuar no sentido de promover intercâmbio técnico e favorecer o auxílio mútuo entre as secretarias. A ANTP assumiu a secretaria executiva do Fórum Nacional, função que continua a exercer no fim de 2019. Mais tarde a ANTP também atuaria como secretaria executiva do Fórum Paulista e exerceria este papel por mais de 20 anos, até 2016.

Nos primeiros tempos, o Fórum Nacional de Secretários promovia reuniões com muita frequência.

Em 1993, o Fórum Nacional de Secretários já havia realizado 18 reuniões e efetivamente se firmava como um instrumento democrático e eficiente de diálogo e participação dos secretários municipais, sobretudo quanto ao encaminhamento de muitas questões que afetavam suas gestões no dia a dia.

Com tal êxito, era natural que, espelhando-se naquela organização de caráter nacional, outras surgissem para aglutinar os secretários em âmbito regional, para aproximá-los, identificar suas dificuldades e necessidades específicas e discutir temas que tivessem interesse local ou regional. Mais tarde, surgiu o Fórum Mineiro e, em 1993, seria instituído o Fórum Regional de Gerenciadores de Transportes Urbanos, congregando inicialmente representantes de Campinas e de municípios vizinhos.

O PAPEL DO FÓRUM REGIONAL DE CAMPINAS

A primeira reunião do Fórum Regional de Gerenciadores de Transportes Urbanos aconteceu em 22 de junho de 1993 no Novotel, em Campinas. Em um texto inserido na publicação Fórum Paulista de Gerenciadores de Transportes Urbanos – Retrospectiva 1993/1996, editada em 1996 e que historia os primeiros anos do Fórum Paulista, o então secretário de Transportes de Campinas, Jurandir Fernandes, registrou a motivação dos participantes do Fórum Regional: “Quando Campinas e alguns municípios vizinhos se reuniram para discutir transportes, no primeiro semestre de 1993, a intenção era detectar problemas comuns e se articular em busca de soluções conjuntas para uma região metropolitana que existe de fato, mas que ainda não foi reconhecida legalmente. A conurbação crescente exigia o início desse processo de organização das entidades responsáveis pelo transporte coletivo e trânsito das cidades da região, até mesmo para aumentar o poder de cobrança junto aos governos estadual e federal, pois deles depende boa parte das ações para solucionar os problemas dos municípios”.

A pauta de discussões do Fórum Regional de Gerenciadores permite uma boa ideia das questões que se colocavam na época: fiscalização do vale-transporte, obtenção de financiamentos para os transportes públicos, adoção de procedimentos comuns para a fixação de tarifas, o impacto das gratuidades, munici-

palização do gerenciamento do trânsito, o significado do futuro Código de Trânsito Brasileiro, então em debate no Congresso Nacional, em ovas tecnologias à disposição do setor.

APROXIMAÇÃO DOS PREFEITOS

Os prefeitos haviam induzido e estimulado a criação dos fóruns como instâncias livres e capazes de gerar informação e conhecimento e propiciar condições de debate. Por sua vez, o Fórum Regional de Gerenciadores instituiu a sistemática de abrir espaço para que o prefeito anfitrião de uma reunião se expressasse sobre os temas em pauta e sobre a conjuntura do setor. Era um gesto que, no mínimo, favorecia a compreensão dos prefeitos a respeito das dificuldades enfrentadas por seus secretários ao lidar com um número considerável de questões relacionadas com a mobilidade urbana.

O prefeito de Campinas, José Roberto Magalhães Teixeira participou dos encontros de secretários. A ideia de trazer os prefeitos para o centro dos debates da mobilidade foi mantida ao longo da história do Fórum Paulista. Na maioria das 72 reuniões realizadas pelo Fórum Paulista até o fim de 2019, o prefeito anfitrião compareceu pelo menos à solenidade de instalação dos trabalhos e se manifestou sobre os temas em voga.

O PROCESSO DE CRIAÇÃO DO FÓRUM PAULISTA

Na publicação retrospectiva de 1996, Jurandir Fernandes registrou que já na segunda reunião do Fórum Regional de Gerenciadores de Transportes Urbanos, acontecida em 14 de junho de 1994, também em Campinas, ficou evidente que as discussões sobre temas examinados nessas reuniões extrapolava o âmbito regional, o que ficava evidenciado pela participação no encontro de cidades muito importantes localizadas em outras regiões, como Araraquara, Guarulhos, São José dos Campos, Marília, Jacareí, Osasco, Santos e São Vicente. “A articulação das prefeituras e a troca de experiências eram, portanto, uma carência sentida em todo o Estado”, escreveu Fernandes, assinalando que naquele ponto se consolidou a ideia de criação do Fórum Paulista.

1993-1994

A 1ª Reunião do Fórum Paulista aconteceu efetivamente em 22 de setembro de 1994, em Campinas, com a participação de 33 municípios. Os registros mostram que participaram dessa primeira reunião e, portanto, podem ser considerados fundadores do Fórum Paulista, os seguintes municípios: 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, São José dos Campos, São Paulo, Sertãozinho, Sorocaba, Valinhos, Vinhedo e Votorantim. Participaram duas capitais de outros estados: Curitiba e Belo Horizonte.

É justo também conceder a qualificação de fundadores do Fórum Paulista a municípios que haviam participado das reuniões do Fórum Regional de Gerenciadores e que, por alguma razão, não puderam estar representados no encontro de 22 de setembro de 1994: Campo Limpo Paulista, Cosmópolis, Iracemápolis, Mogi Guaçu, Mogi Mirim, Nova Odessa, Piracicaba, Saltinho e Serra Negra.

Um dos pontos da programação temática da 1ª Reunião do Fórum Paulista foi a segurança no trânsito, a cargo da Volvo; desde 1987, esta fabricante de veículos mantinha o Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST), ainda existente, com o objetivo de mobilizar e conscientizar a sociedade brasileira para um trânsito mais seguro.

Previu-se um espaço para discussões de diferentes aspectos referentes à organização do Fórum Paulista. Ficou estabelecido que o mandato da diretoria seria de um ano e que, nesse período, deveriam acontecer quatro reuniões. A comissão coordenadora provisória foi mantida até a eleição da primeira diretoria efetiva, o que aconteceria na 2ª Reunião do Fórum Paulista, em Sorocaba, nos dias 1º e 2 de dezembro de 1994.

FÓRUM PAULISTA NASCEU EM MEIO À IMPLANTAÇÃO DO PLANO REAL

Um fato de grande relevância no período em que se estruturava o Fórum Paulista – entre junho e setembro de 1994 – foi o processo de implantação do Plano Real, que havia começado em março daquele mesmo ano, com a instituição da Unidade Real de Valor (URV), moeda de transição para o real, que passaria a vigorar a partir de 1º de julho de 1994. O ajuste do valor das tarifas à nova moeda foi objeto de um longo e difícil debate envolvendo os municípios, o governo federal e outros interessados, como as empresas de transporte público urbano por ônibus e seus representantes.

Em razão dessa situação, um dos tópicos da 1ª Reunião do Fórum Paulista foi o debate das principais ►

Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana – Conquistas e desafios



Jorge Akira Kobayashi,
secretário de Transporte
e Trânsito de Piracicaba
e vice-presidente do
Fórum Paulista

Inicialmente há que se louvar os idealizadores deste Fórum que completa 25 anos na pessoa do professor Jurandir Fernandes, primeiro presidente do Fórum Paulista.

Foram inegáveis os avanços conseguidos pelos municípios nesses 25 anos de encontros, apresentações, debates e trocas de experiências, que levaram para os municípios mais conhecimentos nas áreas de trânsito e transportes.

Várias foram as contribuições do Fórum para o aprimoramento das legislações do setor, na esferas municipal, estadual e federal.

Encontros com órgãos executivos estaduais e federais também têm contribuído no atendimento e agilização dos anseios dos municípios.

O Fórum tem importante papel em debater inovações constantes, como a quarta revolução industrial, inteligência artificial, 5G e outras tecnologias do setor, para que tenhamos deslocamentos com mais qualidade e ajudar a salvar vidas no trânsito, que continuam sendo desafios constantes deste colegiado.

Portanto, é necessário o fortalecimento institucional do Fórum, para que seja cada vez mais um instrumento promocional das boas políticas públicas para o setor.



Inovar para desenvolver as **idades**

Usando a tecnologia e a parceria, a **Digicon** e o **Fórum Paulista** mudaram a mobilidade urbana

A ligação da Digicon com a área de trânsito é longa e foi permeada pela inovação desde o seu início. Iniciou em 1979, quando a empresa venceu uma licitação internacional da extinta EBTU (Empresa Brasileira de Transportes Urbanos) que visava o desenvolvimento de controladores eletrônicos para semáforos nas principais cidades brasileiras.

Até então acionados por controladores eletromecânicos, a Digicon desenvolveu o primeiro Controlador Eletrônico e Microprocessado para semáforos do país, o COTRA (sigla para "Controlador de Tráfego"). Com versões de 2 até 16 fases semafóricas e gabinete de fixação no solo, a tecnologia foi instalada nas principais capitais do Brasil nos anos 80.

Nos anos 90, a Digicon seguiu evoluindo sua família de controladores. Lançou o MCT (sigla para Mini Controlador de Tráfego), versão de gabinete com capacidade de 2 até 8 fases semafóricas, ideal para pequenas e médias cidades. A novidade se espalhou em várias regiões do Brasil e países da América Latina.

Até o fim da década, seguiram outros lançamentos.

Entre eles, o CD100 (Controlador Digicon Versão 100), que iniciou a substituição dos antigos COTRAS. E a Central de Controle Semafórico em sistema DOS, posteriormente evoluída para versão Windows, batizada de Traffic Vision.

Com o início dos anos 2000 chegou a solução que originou o CD 200 Plug In, que, com pequenas evoluções e avanços tecnológicos, é carro-chefe de vendas neste segmento até hoje.

Para atender a demanda de cidades pequenas e médias, a Digicon lançou o FCA (sigla para Feijão Com Arroz), um controlador

simples, fácil de usar e instalar, robusto e com baixo-custo. Um sucesso de vendas presente até hoje em cidades do Brasil e América Latina.

Entre 2016 e 2017, o Controlador CD 300 Vanguard foi lançado com um conceito disruptivo e quase infinitos recursos. E a nova Central de Controle de Tráfego, a Traffic Vision WEB, trouxe uma plataforma totalmente intuitiva.



Controlador
CD 300 Vanguard

Conhecer as cidades para transformar suas necessidades

Acreditando na força da tecnologia para se posicionar um passo à frente, a Digicon hoje apresenta um portfólio amplo, único e diferenciado, com inovações para controle de acesso, ponto, mobilidade urbana e até soluções aeroespaciais.

Para a empresa, além da tecnologia, a proximidade é outro fator crucial para gerar transformação. O relacionamento vivido no ambiente do Fórum Paulista é prova disso. O contato com especialistas, dirigentes e secretários agregou conhecimento em diferentes pontos de vista, permitindo a criação de soluções mais eficientes, seguras, e com melhor custo/benefício.

Ser vista como um parâmetro de inovação e tecnologia é um dos objetivos da empresa. Tanto que lançou um hub de conteúdo, pelo qual apresenta seus produtos e informações relevantes para seus mercados.



digicon

Para saber mais acesse
digicon.com.br

1993-1994

▶ conclusões da 22ª Reunião do Fórum Nacional de Secretários, realizada em Blumenau (SC), no primeiro semestre de 1994, pouco antes da entrada em vigor do real. Aquele encontro havia gerado a Carta de Blumenau – um documento de oito pontos em que os secretários afirmavam que a autonomia de estados e municípios quanto à fixação de tarifas de sua competência havia sido ferida pela portaria do Ministério da Fazenda que orientava a forma de fazer a transição desse preço para a nova moeda, além de apontar o que consideravam diferentes distorções. Além disso, o Fórum pediu novamente ao governo federal que se empenhasse em tornar mais ágil a implantação das propostas do Programa de Barateamento de Tarifas

do Transporte Urbano, encaminhado pela Frente Nacional de Prefeitos ao presidente da República.

COM O TEMPO, O NOME IRIA SE TRANSFORMAR

Batizado originalmente Fórum Paulista de Gerenciadores de Transporte Urbano, o colegiado teria outros nomes ao longo de sua história, em especial Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte e Trânsito. Mais tarde passou a ser conhecido como Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, nome que persistia no fim de 2019, quando o colegiado completou 25 anos de existência. ■

Relevante ambiente de discussões de políticas públicas e troca de experiências

O Fórum Paulista, assim como outros, tem-se transformado em um relevante ambiente de discussões de políticas públicas e troca de experiências, em específico na mobilidade de pessoas e mercadorias, seja no que se refere à infraestrutura ou serviços ligados ao transporte ou trânsito, coletivo ou individual, motorizado ou não, seja pelas regulamentações ou novas tecnologias, de forma a atender às demandas permanentes e evolutivas da sociedade.

A perspectiva da sustentabilidade do serviço de transporte nos traz a discussão de integração de mobilidade, não apenas de modos de transporte como outrora, implicando um desafio transformador da política setorial, tanto junto aos operadores ou concessionários, como aos legisladores locais e agentes públicos, pois os usuários em muitos casos já possuem facilidades na palma da mão.

Nesse diapasão, a integração entre os serviços intermunicipais que ainda se encontram em concurso, linhas municipais em regiões metropolitanas, aglomerados urbanos e municípios conturbados urbanisticamente ou funcionalmente, que não se entrelaçam, com infraestrutura e práticas de segurança viária e de fluxos em descontinuidade, com soluções inde-



Silvestre Eduardo Rocha,
gestor da Unidade de
Gestão Mobilidade e
Transporte de Jundiaí
e vice-presidente
do Fórum Paulista

pendentes em áreas com mobilidade que não enxergam barreiras físicas, passam a exigir inovações nas regulamentações e na concepção das novas concessões, apoiadas em tecnologias e recursos com facilidade de entendimento do transporte, baixo custo, preços acessíveis para o serviço e com qualidade competitiva.

A velocidade de respostas desejadas, o arcabouço jurídico institucional, a estrutura de fiscalização com despesas controladas, o regramento sobre os procedimentos a serem observados pelos agentes públicos e a flexibilidade de serviços que agregam facilidades de uso têm gerado experiências que permitem, no Fórum, ser discutidas e prospectar novos caminhos e ações, tanto em centros adensados como nos rincões ou interior, que mesmo com menor complexidade não dispensam qualidade de serviço com baixo custo.

Como trataremos a matricialidade das políticas públicas com menos acidentes nas vias, maior segurança, menor impacto da rede hospitalar, inserção da convivência urbana nos modelos educacionais, menor tempo de viagem, mitigação do impacto ambiental, desenvolvimento urbano e tecnológico, entre outros, são desafios presentes na agenda do Fórum.



O momento de consolidação

O período consignado neste capítulo (1994-2002) representa, grosso modo, a fase de consolidação do Fórum Paulista – consideradas a sua auto-organização e a abordagem de diferentes temas que interessavam ou preocupavam os municípios paulistas. Nesse período houve a aprovação e início de vigência do novo Código de Trânsito Brasileiro. Naqueles primeiros anos, o Fórum Paulista foi presidido pelos então secretários Jurandir Fernandes, de Campinas (1994/1996), Dorival Maistro, de Piracicaba (1997/1999), José Carlos Sacramone, de Jundiaí (1999/2001), e Eduardo Gianetti, também de Piracicaba (2001/2002).

OS PRIMEIROS ENCONTROS E SEUS RESULTADOS

A 2ª Reunião do Fórum Paulista aconteceu nos dias 1º e 2 de dezembro de 1994, em Sorocaba. Editada no fim do encontro, a Carta de Sorocaba critica a persistência das gratuidades não constitucionais por onerarem as tarifas. Com base nesse documento, a 2ª Reunião do Fórum Paulista publicou moção propondo que “toda e qualquer nova gratuidade, isenção ou concessão de benefício venha necessariamente acompanhada da indicação da fonte de recurso que a financie, nunca sendo essa fonte o usuário pagante”.

A 3ª Reunião do Fórum Paulista aconteceu em São José dos Campos nos dias 27 e 28 de abril de 1995. A moção divulgada após o encontro pedia a mobilização para que o Congresso aprovasse o novo Código de Trânsito Brasileiro de acordo com o projeto de lei em tramitação – ou seja, sem descaracterizá-lo – e propunha que as prefeituras se estruturassem para exercer a municipalização do trânsito

Aconteceu na cidade de Bauru, nos dias 31 de agosto e 1º de setembro de 1995, a 4ª Reunião do Fórum Paulista. O documento final desse encontro trazia uma diretriz significativa: que as futuras reuniões abrangessem questões de interesse regional, facilitando a ampliação da participação de cidades vizinhas à localidade do evento.

A intenção de aprimorar o funcionamento do co-

legiado ficou evidenciada na 5ª Reunião do Fórum Paulista, ocorrida em Diadema, nos dias 14 e 15 de dezembro de 1995, quando foram definidas medidas relativas à organização interna.

A 6ª Reunião do Fórum Paulista de Gerenciadores de Transportes Urbanos, realizada em Ribeirão Preto, nos dias 14 e 15 de março de 1996, discutiu várias experiências na implantação de novas tecnologias para o setor. Ficou evidenciado que os resultados vinham sendo positivos porque permitiam a obtenção de dados de forma rápida e confiável, dotando a cidade de respostas rápidas aos problemas de operação dos sistemas de trânsito e transporte e possibilitando a redução dos custos operacionais dos transportes.

DOCTRINAS

Entre o segundo semestre de 1995 e meados de 1997, com apoio do Fórum Nacional de Secretários e do Fórum Paulista, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) produziu documentos doutrinários, visando estimular a participação de lideranças do setor e, em última instância, fortalecer a formação de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Em setembro de 1995 foi apresentada a Agenda Guanabara, propondo que se buscasse orientar a aplicação de recursos existentes para a melhoria da qualidade dos serviços, de modo a atender a todas as classes sociais, incluindo o aperfeiçoamento do vale-transporte. E sugerindo que os automóveis ajudassem a pagar os custos da mobilidade urbana. Em meados de 1996, a ANTP lançou o Projeto Transporte Humano, por meio do qual a entidade apontava os grandes desafios do transporte urbano.

O Fórum Paulista acompanhava de perto as ações do Fórum Nacional e contribuía com elas. A Carta do Guarujá, publicada após a 7ª Reunião do Fórum Paulista, realizada naquele município nos dias 20 e 21 de junho de 1996, destacava, além do tema da metropolização, questões relacionadas com a aprovação do futuro Código de Trânsito Brasileiro e o Projeto Transporte Humano. Estes dois temas voltariam à pauta na

O bom debate em torno das reais demandas da sociedade



João Octaviano Machado Neto, secretário estadual de Logística e Transportes

Como homem público integrante de um governo voltado à modernização das políticas urbanas, o que inclui a mobilidade, considero de grande importância para a sociedade a atuação de fóruns específicos voltados a áreas fundamentais para o cotidiano do cidadão.

Não é por acaso que o Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes

Públicos de Mobilidade está completando 25 anos em 2019. As demandas do setor crescem a cada ano, incentivadas não apenas pelo adensamento populacional dos grandes centros, mas principalmente pela busca constante de boas condições de deslocamento para as populações urbanas e, por consequência, da própria melhoria da qualidade de vida.

O debate de propostas em torno de objetivos comuns das várias esferas governamentais tem alcançado soluções satisfatórias na necessária adequação do crescimento populacional aos meios oferecidos pelo poder público. Nesse âmbito, o diálogo com fóruns desse calibre resulta no aprimoramento efetivo dessas iniciativas.

No que tange ao governo do Estado de São Paulo, estamos agindo com firmeza no sentido de implementar uma nova matriz de logística em busca do crescimento econômico do estado e do país, com a ampliação da capacidade para movimentar cargas e escoar mercadorias de modo eficiente. Essa proposta, sem dúvida, soma-se aos esforços deste Fórum, pois as evoluções de ambos os setores – a mobilidade urbana e o transporte da produção – são igualmente necessárias para a consolidação de uma economia cada vez mais forte, que seja capaz de garantir ao cidadão a qualidade de vida tão ensejada para este século 21.

Desse modo, parablenizo o Fórum, assim como manifesto nosso desejo de que sua atuação firme e decisiva em busca do desenvolvimento continue pautando o bom debate em torno das reais demandas da sociedade.

8ª Reunião do Fórum Paulista, em Piracicaba, nos dias 31 de outubro e 1º de novembro de 1996. Nessa reunião foi aprovado o Regulamento do Fórum Paulista, que viria depois a ser pontualmente alterado ao longo da história do colegiado.

O Projeto Transporte Humano apontava um conjunto de metas: colocar os transportes públicos como a principal alternativa para as cidades e recuperar seu prestígio junto à opinião pública; melhorar a qualidade dos serviços, considerando aspectos tecnológicos, gerenciais e de atendimento; trazer mais eficiência à operação, com a garantia de espaço no viário (faixas e vias exclusivas) e sistemas de sinalização e controle efetivos, e tarifas suportáveis; conquistar novos públicos e atrair a participação da iniciativa privada no financiamento e na operação dos transportes públicos, preservando as funções reguladoras e controladoras do Estado; e garantir a participação da sociedade nas decisões. No fim de maio de 1997, como parte do Projeto Transporte Humano, houve o lançamento do livro Transporte Humano – Cidades com Qualidade de Vida, com entrega de exemplares em ato específico ao então presidente da República, Fernando Henrique Cardoso. Em dezembro de 1997, a ANTP apresentou a Agenda Piratininga, também apoiada pelo Fórum Nacional e pelo Fórum Paulista, que recomendava ações no âmbito institucional e técnico, visando ao aperfeiçoamento do transporte público.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.

Em meados de 1996, o Senado retomou a tramitação do projeto de lei, originário da Câmara dos Deputados, que instituiria o novo Código de Trânsito Brasileiro. Em setembro de 1997, o Código foi aprovado pelo Congresso e sancionado pelo presidente da República o novo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97), legislação construída durante longo processo, acompanhado pelo Fórum Paulista nos seus estágios finais. O Código de Trânsito Brasileiro entraria em vigor em janeiro de 1998.

O resultado do novo Código de Trânsito Brasileiro foi significativo para os municípios, pois estes passaram a integrar o Sistema Nacional de Trânsito. Assim, cada município estava obrigado a compor um organismo específico para exercer a autoridade sobre o trânsito em sua jurisdição, quanto à ordenação do trânsito e

ao comportamento do motorista. Tal organismo municipal deveria estabelecer relações com a autoridade federal, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), e autoridades estaduais (DER e Detran). Ao lado do Fórum Nacional e da ANTP, o Fórum Paulista era favorável a que os convênios dos municípios com os estados ou com a União, no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro, fossem elaborados levando em conta a autonomia municipal e com o objetivo de obtenção de plena eficácia na aplicação da nova legislação.

No primeiro ano de vigência da nova lei, o Fórum Nacional, os Fóruns Regionais e a ANTP trabalharam no sentido de divulgar premissas, vantagens e caminhos para a municipalização do trânsito. Ao longo do ano de 1998, o tema esteve presente nas três reuniões do Fórum Nacional e em 23 reuniões de Fóruns Regionais, incluindo o Fórum Paulista, ocorridas em 21 cidades de 11 estados, com a representação de 250 municípios e a participação de duas mil autoridades municipais e especialistas.

A 11ª Reunião do Fórum Paulista foi realizada nos dias 12 e 13 de fevereiro de 1998, em Botucatu, cerca de duas semanas após o início de vigência do Código de Trânsito Brasileiro. Nesse encontro, aprovou-se o envio, ao gabinete do governador, de propostas de minutas de convênios entre os municípios e o Estado sobre atribuições na gestão do trânsito, em função do novo Código de Trânsito Brasileiro. A 12ª Reunião do Fórum Paulista aconteceria nos dias 30 e 31 de julho de 1998, em Bauru, e a 13ª Reunião foi realizada nos dias 19 e 20 de novembro de 1998. A pauta desse encontro previa: integração dos órgãos gestores ao Sistema Nacional de Trânsito, fiscalização automática de velocidade, fiscalização do trânsito e convênios com a Secretaria de Segurança Pública, novos polos geradores de tráfego, educação para o trânsito e fortalecimento da gestão do transporte.

Em março de 1999, ocorreu em Jundiaí a 14ª Reunião do Fórum Paulista, antecedida por um Seminário de Trânsito com igual duração. Entre outros temas, como o transporte seletivo, os secretários discutiram a implantação da municipalização do trânsito no Estado de São Paulo e o risco de uma possível revisão do Código de Trânsito Brasileiro e de extinção do vale-transporte. Na 17ª Reunião do Fórum Paulista, realizada em São Carlos, em 3 e 4 de agosto de 2000, o então presidente do Fórum Paulista, José Carlos Sacramone, fez uma vi- ▶



Entre tantas contribuições, duas de grande importância



Ailton Brasiliense Pires, presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)

O presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ailton Brasiliense Pires, destaca no grande conjunto de contribuições do Fórum Paulista duas em especial: o apoio para a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97) e para aprovação da Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12).

Ele recorda que o Fórum Paulista começou suas atividades em 1994, pouco depois de ter sido aprovado na Câmara dos Deputados o projeto do Código de Trânsito Brasileiro. Diz que o engajamento do Fórum Paulista foi importante para que se conseguisse ter essa legislação sancionada e em vigor. Quase quinze anos mais tarde foi aprovada e sancionada a Lei de Mobilidade Urbana. “Pelo objeto de cada uma delas, são duas leis fundamentais para a mobilidade nas cidades.”

Importante para o diálogo e o avanço de todo o setor



Otávio Vieira da Cunha, presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)

O Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana é de extrema importância para o diálogo e o avanço de todo o setor. Em razão do porte, do grau de desenvolvimento e da expertise existente nos municípios paulistas e também pela importância e compleição do Estado de São Paulo,

a atuação do Fórum Paulista transcende os limites estaduais e ganha importância nacional.

Parabéns a todos os secretários que ao longo de um quarto de século têm oferecido seu empenho e sua inteligência para o progresso e a renovação permanente do Fórum Paulista.

- ▶ brante defesa da gestão técnica do trânsito, afirmando que se trata de uma especialidade e exigindo firmeza do poder público e comprometimento dos setores da sociedade diretamente vinculados à questão.

“MECANISMOS ADICIONAIS DE GERENCIAMENTO”.

Realizado em São Paulo, em 1995, o 10º Congresso da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) havia sublinhado o papel do Fórum Nacional e dos Fóruns Regionais – como o Fórum Paulista – como “mecanismos adicionais de gerenciamento”, em apoio à gestão municipal. O documento final do 10º Congresso defendia uma Política Nacional de Transportes Públicos e salientava questões já discutidas pelo Fórum Paulista, como a degradação das condições de mobilidade urbana com sacrifícios para a população. Logo após aquele congresso, o deputado paulista Alberto Goldman (1937-2019) apresentou à Câmara dos Deputados projeto de lei preparado pela ANTP, com apoio do Fórum Nacional e do Fórum Paulista, propondo a instituição das Diretrizes Nacionais do Transporte

Coletivo. Em 10 de maio de 2000, o Fórum Paulista estava ao lado do Fórum Nacional e da ANTP quando essas organizações entregaram à Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano (SEDU), da Presidência da República, a proposta para a instituição de uma Política Nacional de Transporte Urbano, que não progrediria. O esforço para concretizar uma legislação federal a este respeito somente teria êxito muito tempo depois, com a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

Em 1998, lado a lado com a ANTP, o Fórum Nacional de Secretários, com acompanhamento do Fórum Paulista, defendeu a municipalização com a gestão integrada do transporte público e do trânsito e, tempos depois, em 2001, com a aprovação do Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/01), passou a advogar que o transporte público e o trânsito – as duas faces da mobilidade urbana motorizada – integrassem um trinômio de sistemas e ações indissociáveis, que compreenderia ainda o planejamento e o desenvolvimento urbano.

Outro tema que trouxe mobilização e debates durante a parte final dos anos 1990 foi a eclosão do transporte clandestino realizado não apenas por vans, mas também por motocicletas. A 15ª Reunião do Fórum Paulista, ocorrida nos dias 23 e 24 de setembro de 1999, em Barretos, discutiu o tema do mototáxi, focalizando a periculosidade deste tipo de transporte, que avançava em diversas partes do País. Este tema voltaria à pauta mais adiante. No ano 2000, a ANTP lançou a série Documentos Setoriais ANTP, que em sua primeira edição abordou o tema Transporte Clandestino no Brasil.

POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO.

Em maio de 2000, a ANTP foi convidada pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) para reunir e sistematizar propostas de órgãos federais, estaduais e municipais integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), com vistas à formulação da Política Nacional de Trânsito. O estabelecimento de uma Política Nacional de Trânsito sob responsabilidade do Denatran era uma determinação expressa do novo Código de Trânsito Brasileiro. O Fórum Paulista acompanhava o esforço do Fórum Nacional, que, no ano 2000, promoveu em uma de suas reuniões o levantamento de teses e ideias a serem incluídas na Política Nacional de Trânsito, que somente se concretizaria em 2004, quando o Denatran já operava como órgão do Ministério das Cidades. ■

PRODATA E O FÓRUM PAULISTA, UMA HISTÓRIA DE SUCESSO

Completando 25 anos em 2019, instituição tem papel fundamental na transformação digital dos meios de pagamento do transporte público, protagonizada especialmente pela PRODATA

São Paulo, novembro de 2019 – A **PRODATA MOBILITY BRASIL**, referência na América Latina em sistemas inteligentes para o transporte público e o Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana são entidades praticamente contemporâneas: ambas foram criadas na primeira metade da década de 90. Além disso, as duas contam com um propósito convergente: viabilizar e promover de forma permanente as melhores práticas e a transformação digital para o transporte público.

Atualmente, a **PRODATA** disponibiliza em seu portfólio o que há de mais moderno em termos de tecnologia: Bilhetagem com Validadores Contactless com Leitor QR Code, 4G, e Leitor EMV para leitura embarcada de cartões de crédito e débito sem contato.

Vale destacar também que, em 2019, a **PRODATA** lançou a nova plataforma de sistema de bilhetagem denominada PRO-CLOUD, baseado na plataforma ABT (Account Based Ticketing), que possibilita a migração das informações do usuário do validador e do cartão para um sistema alocado na nuvem. Na prática, basta o usuário apresentar um único ID para a validação e liberação da passagem. Além de mais ágil em termos de usabilidade – já que potencializa as possibilidades de integração com outros modais – é extremamente seguro.

Este ano a empresa assinou ainda um contrato de parceria com a Clever Devices, empresa norte-americana líder no segmento de gestão do transporte público, que engloba desde o planejamento das linhas até o monitoramento real-time da operação.

O SIGNIFICADO DO FÓRUM PAULISTA

Segundo o presidente da **PRODATA**, João Ronco Junior, toda essa tecnologia estaria simplesmente represada não fosse a sensibilidade e empenho dos membros do Fórum Paulista. “De maneira geral, as evoluções do sistema de bi-

lhetagem brasileiro visam sempre o aumento da segurança, a confiabilidade e o conforto dos usuários do serviço de transporte público. Agora uma coisa é ter a tecnologia outra é disponibilizar esses benefícios ao grande público. Isso é transformação digital, já que compreende comodidade ao cliente na

compra do seu crédito bem como na informação do horário de chegada do coletivo no ponto aonde ele estiver. Neste contexto, entendo que o Fórum abre espaço e possibilita a apresentação e o debate de novas tecnologias para a melhoria do sistema de transporte público. Trata-se de uma instituição de extrema importância para a evolução que já aconteceu, mas, sobretudo, para as disrupções que ainda vão se apresentar. Há muito trabalho pela frente”, pontua.

O executivo acrescenta ainda que, apesar da enorme expansão da **PRODATA**, o mercado de São Paulo segue como um dos principais desafios da empresa, dada a sua complexidade. “Estamos liderando o mercado de sistemas de bilhetagem eletrônica na América Latina, com mais de 130.000 validadores vendidos e presença em mais de 500 empresas de transporte público espalhadas em 240 cidades do Brasil, além da atuação em países como Colômbia, Argentina e Chile. Cada lugar tem suas especificidades e obstáculos, mas São Paulo é uma das maiores metrópoles do mundo e a principal economia da América do Sul. É um mercado à parte. E exatamente por isso o Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana é tão relevante e significativo. Que venham mais 25 anos!”, finaliza.



João Ronco Junior,
presidente da PRODATA



“Ninguém tolera mais pagar pelo que não é necessário e não receber pelo que paga. O Fórum Paulista deve se envolver neste debate.”

Em 1994, Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes foi um dos fundadores do Fórum Paulista de Secretários de Mobilidade Urbana. Foi também diretor-geral do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e secretário de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo em duas ocasiões e assumiu em 2017 a presidência da União Internacional de Transportes Públicos – Divisão América Latina (DAL/UITP), mas sempre acompanhou as atividades do Fórum Paulista.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – Como o senhor descreveria o estado de espírito daqueles secretários nos anos 1990?

Jurandir Fernandes – Eram dias difíceis. Uma inflação de dois dígitos ao mês, uma nova Constituição que nos delegava total responsabilidade sobre os transportes de passageiros, a municipalização do trânsito ainda engatinhando e uma nova Lei de Licitações (Lei nº 8.666/93), que nos dificultava comprar até mesmo uma lata de tinta para sinalizar o viário. Tudo isto imerso numa economia em frangalhos, com nossas cidades inchando a taxas hoje impensáveis. Hortolândia chegou a crescer 14% ao ano! A inflação era tão alta que nos exigia reajustes mensais da tarifa. Na primeira quinzena do mês, apanhávamos da oposição e da mídia, com o apoio da opinião pública. Na segunda quinzena, começávamos a calcular a nova tarifa sob pressão dos concessionários e sob a contrariedade dos prefeitos, que viam a popularidade cair a cada reajuste. Era evidente a necessidade de unirmos os secretários da área. A semente do Fórum estava germinando.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – A presença do interior ou do litoral tem sido marcante na história do Fórum Paulista.

Jurandir Fernandes – Em 1985, com o fim da ditadura e seu centralismo, o espírito municipalista ficou exacerbado. Ao mesmo tempo, a conurbação de nossas cidades era evidente. As regiões metropolitanas já existiam de fato. De nada adiantava cada município se fechar em soluções locais. As pessoas não viam fronteiras municipais. Assim, nasceu nossa primeira reunião com características regionais. A primeira medida foi estabelecer pautas comuns e que as boas experiências fossem aproveitadas por todos. Editais, termos de referência, pesquisas, tudo deveria servir de

base para todos. Assim conseguíamos potencializar nossas ações. A capital já possuía uma estrutura de gerenciamento bem desenvolvida tanto nos transportes como no trânsito. Além disso, seus problemas eram muito grandes em relação aos nossos do interior. Os gestores da capital, equivocadamente, talvez julgassem que pouco tinham a aprender nos fóruns, mas certamente tinham e têm muito a contribuir para os demais municípios.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – Na gênese do Fórum Paulista havia uma questão importante: o processo de “metropolização”.

Jurandir Fernandes – A implantação de regiões metropolitanas trouxe avanços nos transportes públicos. O gerenciamento, o controle e o planejamento feitos pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), a implantação de bilhete eletrônico comum para todas as linhas intermunicipais, o cadastramento único dos beneficiados pelas tarifas sociais e a implantação de terminais e corredores metropolitanos são alguns aspectos a considerar nestes avanços. No entanto, há uma lacuna a ser preenchida: a existência de uma autoridade metropolitana. Quando fui secretário de Transportes Metropolitanos procurei reunir os secretários de cada região metropolitana. Era uma tentativa de suprir a ausência de uma autoridade metropolitana. Muitos avanços foram obtidos nessas reuniões informais. Por que esta proposta não anda? A questão de fundo é eminentemente política. Os prefeitos têm dificuldade material e política em abrir mão da prerrogativa que a eles foi dada pela Constituição de 1988, que não previu um nível de poder metropolitano. No entanto, já há instrumentos legais para avançarmos. Eu me refiro ao Estatuto das Metrôpoles, jurisprudência no Supremo Tribunal Federal gerada pela discussão das bacias hidrográficas,

Lei dos Consórcios, entre outros.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – O senhor sempre lembra a questão dos custos envolvidos no processo de criação das autoridades metropolitanas.

Jurandir Fernandes – Sim, há custos! Seria ingênuo negligenciar a questão dos custos. As autoridades metropolitanas de Madri, de Montreal e, mais recentemente, de Lisboa, por exemplo, foram viabilizadas por grandes aportes financeiros. Quem não aderisse não seria beneficiado pela integração dos modais em operação na região metropolitana. E os custos desta integração,



Jurandir Fernandes, presidente da UITP América Latina

entre outros, são representados por subsídios aplicados nas tarifas integradas. Só na Região Metropolitana de São Paulo, o governo do Estado e a Prefeitura de São Paulo já aportam mais de R\$4 bilhões por ano em subsídios para cobertura de gratuidades e da operação. E ainda há o que integrar! E qual o custo adicional para se avançar nas demais regiões metropolitanas de São Paulo? E o que dizer de estados importantes em situação mais crítica como Minas, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul? Os Fóruns Regionais e o Fórum Nacional têm muito a discutir sobre esta questão.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – O senhor dirige a União Internacional de Transportes Públicos – Divisão América Latina, participando do board mundial dessa organização, e tem participado de eventos sobre a ocorrência de mudanças na mobilidade das cidades.

Jurandir Fernandes – O que fazer para enfrentar as mudanças em curso? Em primeiro lugar, saber do que se trata. Há ainda quem confunda o uso de aplicativo com o Uber, 99 ou similares. Desconhecem ou não valorizam os aplicativos já existentes para o transporte coletivo. Existem e são muitos. Há os que não se interessam, por julgar que tudo o que está acontecendo diz respeito aos países ricos e que devemos preocupar com os problemas locais. Há ainda os que dizem ser injusto pensar em uso de aplicativos, porque “15% dos passageiros não têm celular”. Por este critério, deveríamos abolir o uso da eletricidade, pois 16% dos habitantes do planeta não têm acesso a ela. Há os que dizem que já temos todos os apetrechos tecnológicos na frota e precisamos cuidar da tarifa, que está alta para a população e baixa para o concessionário. Não enxergam a possibilidade de aumento da eficiência e da atração de mais passageiros com o uso de aplicativos específicos para o transporte coletivo.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – Com todas essas restrições, houve avanços?

Jurandir Fernandes – Felizmente o debate evoluiu muito nos últimos doze meses, porém perdemos preciosos anos negando as evidências. Importantes editais de novas concessões foram publicados sem levar em conta muitos dos avanços que serão cobrados pela população. As mudanças mais evidentes são de ordem tecnológica, novos modelos de negócio e a profunda mudança comportamental das pessoas. Ninguém tolera mais permanecer submetido a uma linha fixa, com horário fixo e incerto, debaixo de

sol e chuva, esperando um transporte desconfortável, sem conexões e sem uma integração tarifária. Ninguém tolera mais pagar pelo que não é necessário e não receber pelo que paga. O Fórum deve se envolver nesses debates. Os secretários, seus diretores e assessores devem ter uma participação mais proativa. Devem levar para suas cidades os debates sobre estas mudanças.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – O que exatamente devemos esperar do futuro imediato?

Jurandir Fernandes – A próxima década trará rupturas fortes na mobilidade urbana, como já estamos presenciando. Os ônibus autônomos eletrificados – dos micros aos articulados – serão realidade antes de 2030 em corredores tipo BRT e em ligações periféricas, como a última milha, dentro de campi universitários, ligações entre centros de convenção e hotéis ou aeroportos, etc. Já há cidades discutindo leis proibindo o uso de carros autônomos individuais, antecipando a prioridade ao uso coletivo dos mesmos. Ou devemos pensar em leis que proibam qualquer tipo de veículo autônomo? Ou que obriguem a presença de um motorista nos corredores BRT munidos de ônibus autônomos, como fizemos com os cobradores nos últimos 30 anos, mesmo com apenas 5% de pagamentos em moeda, como ocorre hoje na capital?

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – Parece que, por ora, há mais perguntas que respostas.

Jurandir Fernandes – O tema está aberto. A crise é fruto do novo que quer nascer e é impedido pelo arcaico que quer se manter. Podemos e devemos dar saltos tecnológicos ganhando etapas percorridas por outros países. Não precisaremos colocar um painel eletrônico em cada ponto de parada como tantos fizeram na Europa. Os aplicativos informam tudo e podem estar no seu bolso.



Do Ministério das Cidades à Lei de Mobilidade Urbana

Em 2003, tendo como diretriz o então recém-aprovado Estatuto das Cidades, houve a criação do Ministério das Cidades e a emergência dos temas da inclusão social na mobilidade, com o estímulo ao debate sobre o barateamento e a qualificação dos transportes públicos. O tema do trânsito, forte no período anterior, teve também sua importância ratificada, passando a formar, junto com o transporte público e o uso e ocupação do solo urbano, a tríade de elementos cruciais na busca de uma nova organização da mobilidade urbana.

Na década transcorrida entre o surgimento do Ministério das Cidades e a sanção da Lei de Mobilidade Urbana, o Fórum Paulista foi presidido pelos então secretários Epeus Pinto Monteiro, de Santo André (2003); Marcos Pimentel Bicalho, de Campinas (2004); Renato Gianolla, de Sorocaba (2005/2006); Patrícia Veras, de Guarulhos (2007/2008); e Rogério Crantschaninov, de Santos (2009/2012). Convém registrar que entre 2006 e 2012, Marcos Pimentel Bicalho atuou como superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), entidade que, naquela ocasião, exercia a secretaria executiva do Fórum Paulista.

UM MINISTÉRIO URBANO

Em 10 de julho de 2001, houve a aprovação da Lei nº 10.257/01, conhecida como Estatuto das Cidades, que regulamentava os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo as diretrizes gerais da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Com isso, solidificou-se o caminho para a integração das políticas públicas de habitação, saneamento e transportes, de modo articulado com as políticas ambientais. Uma tentativa de promover essa integração aconteceu em 2003, com a criação do Ministério das Cidades.

Tratava-se de um instrumento de governo considerado capaz de permitir a concretização dessa proposta de integração por meio de quatro secretarias

nacionais, instituídas para atuarem em conjunto, com foco nas áreas de habitação, programas urbanos, saneamento e, também, transporte e mobilidade urbana. Afeta diretamente à questão do modelo de deslocamento nas cidades, a Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana foi estruturada a partir de três eixos principais: Cidadania e Exclusão Social, Política da Mobilidade e Regulação e Gestão.

Neste contexto, nos dias 3 e 4 de abril de 2003, foi realizada em Ribeirão Preto a 25ª Reunião do Fórum Paulista, que debateu calçadas, licitação e organização institucional do setor. Ex-diretor executivo da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e então diretor-geral do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Ailton Brasiliense Pires apresentou aos secretários paulistas a estruturação e os planos em preparação naquele órgão federal, que havia sido transferido do Ministério da Justiça para o recém-criado Ministério das Cidades.

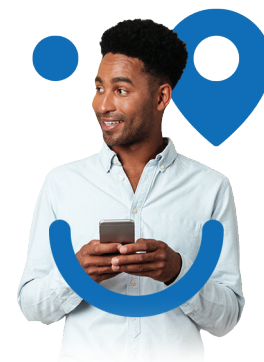
Na preparação da reunião em Ribeirão Preto, o então presidente Epeus Pinto Monteiro afirmava que o Fórum Paulista é um grande laboratório para troca de experiências e que, a partir do entendimento disso, certamente traria maior participação dos municípios no colegiado. “Independentemente do perfil econômico e do tamanho da população, todos sairão ganhando. Os municípios pequenos ganham porque podem aprender com os erros dos grandes e, por sua vez, os municípios maiores poderão encontrar alternativas na simplicidade de muitas soluções adotadas por municípios menores”, disse.

INCLUSÃO NA MOBILIDADE

No terreno da mobilidade urbana, houve, naquele primeiro semestre de 2003, a emergência de duas bandeiras conexas: uma da inclusão social e outra do barateamento e qualificação dos transportes públicos. Começava a ser mais fortemente questionado o ►



leva tecnologia para a mobilidade



Há pouco mais de cinco anos surgia a CittaMobi, ainda com um aplicativo, com a missão de tornar a mobilidade urbana acessível para todos, o tempo todo.

Está cada vez mais fácil achar informações sobre tudo e a qualquer momento. Mais do que simplesmente nos comunicar falando, agora pedimos comida pelo celular, marcamos compromissos, fotografamos e acessamos redes sociais.

Estes dispositivos nos levaram ao mundo digital. Alguns tiveram que se adaptar (rapidamente) a esta realidade. Outros já nasceram nela. Quem está no primeiro grupo viu a reinvenção da forma de pensar e consumir. Mudamos nossa forma de consumir, se relacionar, ir ao banco, se hospedar, viajar e, agora, estamos repensando a mobilidade.

Neste cenário digital, com tecnologias cada vez mais acessíveis, a CittaMobi surgiu em 2015 para ampliar o acesso à mobilidade.

Com base na inteligência de geolocalização e processamento de dados em tempo real, o seu aplicativo CittaMobi ajuda diariamente mais de dois milhões de pessoas em mais de 300 cidades em todo o Brasil. O app mostra a previsão de chegada dos ônibus nas paradas, vende créditos para bilhetes de transporte e roteiriza o deslocamento. Com isso, as pessoas reinventaram seu jeito de usar o transporte público. Mais fácil e simples.

Já pensou em levar essa tecnologia para sua cidade? E tem mais: a CittaMobi também disponibiliza uma plataforma para os gestores das cidades e empresas operadoras. Esta plataforma oferece soluções de CRM (gerenciamento do relacionamento com cliente), com funcionalidades de enquetes, SAC e envio de mensagens aos cidadãos.

Esta plataforma também permite melhorar processos de atendimento de pessoas, como revalidação de benefício aos estudantes. Por meio do app CittaMobi, os cidadãos podem preencher cadastros, enviar imagens de documentos e até agendar atendimento presencial.

Muitas dessas funcionalidades já são realidade em cidades como Sorocaba, Diadema, Mauá, entre outras.

A CittaMobi não para e agora está com uma novidade: a plataforma MaaS - Mobility as a Service (do inglês, "mobilidade como serviço"). Basta acessar o appCittaMobi e todos podem usufruir os vários modais de transporte de forma integrada. O sistema acha automaticamente as melhores opções para se deslocar pela cidade. Toda esta integração eleva a cidade para um novo patamar no conceito de smart-city. Além de ser a melhor rota, o usuário pode pagar tudo direto no aplicativo.

Em Sorocaba já é possível planejar uma rota, checar os horários de saída dos ônibus, comprar um tíquete e obter um QR Code. Então é só embarcar e usar o QR Code com o celular na catraca do ônibus que a viagem se inicia. Simples assim! Os pagamentos são instantâneos e sem precisar enfrentar filas, tudo diretamente no aplicativo. Prático, não?

Estas soluções garantem mais acesso à mobilidade de forma inteligente e alinhadas com o futuro. As gestões públicas estão cada vez mais atentas e buscam implementar tecnologias com segurança e eficiência.

O desafio de inovar em mobilidade se mostra grande, mas possível. Em ocasiões como o Fórum Paulista, projetos assim podem ser articulados e proporcionar mais tecnologias para as cidades e iniciativas como o CittaMobi têm a oportunidade de se aprofundar em seus desafios e levar as soluções mais adequadas e seguras para a sociedade.

Existe um caminho longo a ser trilhado, mas os passos estão sendo dados em direção a um mundo cada vez mais inteligente e conectado.



www.cittamobi.com.br

Que os novos dirigentes e técnicos consigam levar as bandeiras históricas desse importante espaço de discussão de políticas públicas



Eduardo Giannetti, presidente do Fórum Paulista no período 2001-2002

Escrever sobre a importância do Fórum Paulista é um resgate que sinaliza para um compromisso ativo de participar, conviver, debater, pensar e implementar políticas públicas nas áreas de transporte urbano, trânsito e mobilidade, o que significou uma experiência ímpar na minha vida profissional.

Nesses 25 anos, participando ativamente nas questões locais, regionais e nacionais, o que fica é um orgulho de missão cumprida e a fundamental troca de experiências com inúmeros técnicos e profissionais da área.

O Fórum Paulista foi fundamental para os debates e a criação de inúmeras políticas públicas para a nossa população e para o desenvolvimento das cidades. Em um período de expansão das cidades e, principalmente, da frota de veículos, crescem os dilemas na busca de soluções criativas, principalmente para as populações mais carentes. Com o crescimento da frota, houve um aumento significativo de acidentes com motos, pedestres e com os motoristas e passageiros, o que sem dúvida nos desafiou e continuará desafiando a buscar novas e criativas políticas. Muitas vezes lutamos para que o governo federal priorizasse mais o transporte coletivo do que o individual, nem sempre com sucesso, mas esse é um trabalho permanente e de longo prazo que o Fórum Paulista deve continuar buscando em conjunto com o Fórum Nacional, com a ANTP e outras entidades, visando à sensibilização e à criação de "um ambiente favorável para o desenvolvimento de uma nova mobilidade urbana sustentável em benefício da população brasileira" (A Nova Mobilidade Urbana para a sua Cidade, Frente Nacional de Prefeitos, março/2012).

Por isso desejamos vida longa para o nosso Fórum Paulista, para que os novos dirigentes e técnicos consigam levar as bandeiras históricas desse importante espaço de discussão de políticas públicas.

► modelo de transporte público financiado quase que exclusivamente pela tarifa paga por usuários que não têm alternativas para seus deslocamentos diários e que deveriam – como ainda acontece – suportar grauidades para diversos tipos de beneficiário, inclusive categorias profissionais do setor público. Ficava bem clara uma questão de fundo: a necessidade de um novo modelo de financiamento para implantação e operação dos sistemas.

O Fórum Nacional e o Fórum Paulista concordavam fazer da inclusão social um dos temas prioritários no setor. Na Carta de Blumenau, editada após a 49ª Reunião do Fórum Nacional de Secretários, realizada naquele município catarinense em 20 e 21 de março de 2003, o Fórum Nacional conclamava a Frente Nacional de Prefeitos a defender recursos da Cide-Combustíveis para o transporte público. O então presidente do Fórum Nacional, Ricardo Mendanha, disse em uma audiência pública no Congresso sobre o tema que era preciso quebrar o paradigma de que o custo do transporte público urbano deve ser coberto exclusivamente pelo usuário, via tarifa; ele também afirmou ser necessário acabar com o medo de conceder subsídios. Já a Carta de Belém, publicada após a 50ª Reunião do Fórum Nacional, na capital paraense, nos dias 26 e 27 de junho de 2003, assinalava essencialmente que o barateamento da tarifa do transporte público é um instrumento de inclusão social.

A movimentação de organizações do setor – incluindo o Fórum Nacional e o Fórum Paulista – a favor das bandeiras do barateamento e da qualificação do transporte público urbano trouxe em setembro de 2003 a criação do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público para Todos, conhecido pela sigla MDT. Inicialmente uma articulação informal de entidades e personalidades do setor, o movimento permaneceria com suas bandeiras originais e se transformaria em 2016 no Instituto MDT, organização com personalidade jurídica própria, que mantém desde sempre postura suprapartidária e com participação no Conselho Diretor dos diferentes atores envolvidos nas questões da mobilidade urbana: representantes do poder público, especialistas do setor, entidades do movimento popular, entidades empresariais e associações profissionais. Houve também a instituição da Frente Nacional do Transporte Público, com mais de duas centenas de parlamentares das duas casas do

Congresso Nacional, que atuou durante certo tempo e depois refluuiu, tendo sido recentemente relançada com as mesmas características originais.

Em 18 de maio de 2004, havia sido implantado na cidade de São Paulo o Bilhete Único – um importante fator de economia para a população em seus deslocamentos. A 30ª Reunião do Fórum Paulista, realizada nos dias 25 e 26 de novembro de 2004 na cidade de Ilhabela, promoveu um debate a respeito dos novos projetos e experiências de integração tarifária referentes tanto a esse projeto da capital paulista como também aos implantados em Sorocaba e Campinas pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU). Nos dias 1º e 2 de dezembro de 2005, em Santos, na 32ª Reunião, há um pedido do Fórum Paulista para que os municípios respondam a uma pesquisa visando coletar dados para subsidiar um diagnóstico mais apurado da questão das tarifas.

BANDEIRAS A DEFENDER, TEMAS A DEBATER.

Entre 2003 e 2012 aconteceram 29 reuniões do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana em 26 diferentes cidades. Foram sedes do encontro Ribeirão Preto, Águas de Lindóia, São Paulo, Ilha Bela, Sorocaba, Araras, São Roque, Praia Grande, São José dos Campos, Jacareí, Ubatuba, Embu das Artes, Tatuí, Guarulhos, Osasco, Campos do Jordão, Piracicaba, Caraguatatuba, Araras, São Bernardo do Campo, Bertioga, Jundiaí, Guarujá. As cidades que tiveram duas reuniões foram Campinas, São Carlos e Santos.

Mais do que nos anos anteriores, essa etapa de existência do Fórum Paulista caracterizou-se pela diversidade de temas com os quais os secretários e dirigentes tiveram de lidar. Contam-se às dezenas os assuntos que entraram na ordem do dia ao longo daqueles dez anos; alguns desses assuntos, sem exagero, se mantiveram em debate por anos.

Nos primeiros tempos do Ministério das Cidades, diferentes reuniões do Fórum Paulista receberam dirigentes da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana e do Denatran para discutir não apenas as Políticas Nacionais de Transporte e Trânsito e muitas questões do setor nas quais o governo federal estava de alguma forma envolvido. Durante reuniões

Lado a lado com o Fórum Paulista



Nazareno Stanislaw Affonso, diretor-executivo nacional do Instituto MDT

O Fórum Paulista – assim como havia acontecido com o Fórum Nacional de Secretários de Mobilidade Urbana, constituído quatro anos antes – nasceu da necessidade da construção de políticas que fossem ao encontro dos municípios em muitas de suas necessidades nesse campo.

Um fator importante na emergência de tal processo foi a ausência de ação do governo federal quanto às políticas públicas de mobilidade urbana, sobretudo com o fim da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) e da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, esta originária do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (Geipot).

Efetivamente, com a municipalização do transporte público pela Constituição de 1988, transferiram-se para os municípios atribuições, esquecendo-se de prever os recursos com os quais pudessem contar para fazer frente às novas responsabilidades.

Desde o início, o Fórum Paulista discutiu esta questão fulcral, assim como tem debatido uma extensa série de temas absolutamente relevantes para que a administração municipal consiga melhorar a mobilidade e a qualidade de vida da população em sua jurisdição e buscar cooperação com outras esferas de governo.

A compleição, importância e capacidade de agir do Estado de São Paulo e a amplitude de ação e representatividade do Fórum Paulista fazem com que o Instituto do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (Instituto MDT) acompanhe e difunda as ações desse colegiado do mesmo modo como faz com o Fórum Nacional.

O Instituto MDT festeja os 25 anos de trabalho do Fórum Paulista em prol das políticas públicas de mobilidade, esforço que faz do colegiado paulista um exemplo para todos.

do Fórum Paulista naquele tempo, houve um seminário sobre a municipalização do trânsito, debateu-se a mobilização em favor do uso da Cide-Combustíveis para financiamento do transporte e barateamento da ►

Parabéns a todos que contribuíram para que o Fórum chegasse aos 25 anos



Rogério Crantschaninov,
presidente no período
2009-2010 e 2011-2012

Tive o privilégio de estar à frente do então Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes de Trânsito e Transporte Urbano durante dois mandatos consecutivos: 2009-2010 e 2011-2012.

Posso assegurar que o Fórum Paulista foi para mim uma escola no que se refere à mobilidade urbana e também no relacionamento político nas diferentes esferas de

governo, das mais diversas orientações político-partidárias.

Antes de ingressar na área pública, eu trabalhava no setor de telecomunicações e, portanto, meu conhecimento das principais questões da mobilidade urbana e seus desafios era superficial.

A participação nas reuniões do Fórum, os temas lá abordados, as discussões e conversas nos intervalos das sessões e os posteriores contatos com os secretários e técnicos mais experientes do setor foram de valor inestimável para a inspiração, concepção e implantação dos projetos de mobilidade urbana mais significativos que realizamos na cidade de Santos no período em que ocupei a presidência da CET-Santos.

E foi esse o espírito que me guiou na presidência do Fórum – trazer para discussão nas reuniões os temas mais relevantes que afligiam os secretários e mostrar as experiências daqueles que já haviam encontrado suas respostas.

Tudo isso sob a inestimável coordenação da ANTP, sem a qual o Fórum não atingiria seus 25 anos.

Parabéns a todos que contribuíram para o alcance dessa marca, e desejo longa vida ao Fórum Paulista!

- ▶ tarifa para o usuário e foram apresentados estudos que tratavam da correlação entre mobilidade – ou a falta dela – e pobreza.

No início de 2007, o Fórum Paulista enfatizou a necessidade de apoiar o Fórum Nacional na tarefa de retomar os contatos com órgãos do Executivo relacionados com o setor de mobilidade, bem como com o Senado e a Câmara dos Deputados, todas instituições

renovadas pelas eleições do ano anterior. Naquele período, o Fórum Paulista reafirmou o apoio à tese de que as gratuidades fossem financiadas por fontes específica de recursos e à defesa do descontingenciamento do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), retido pelo governo federal para garantir superávit primário. O Fórum Paulista também destacava a importância da participação dos municípios nas Câmaras Temáticas do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). E prestava atenção no nascente Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal, que, pela primeira vez desde a Constituição de 1988, colocava em perspectiva a destinação de recursos federais para o transporte público urbano.

Boa parte da força do Fórum Paulista nasce justamente de questões que se caracterizavam por serem, por assim dizer, locais, com as quais os secretários se deparam no dia a dia da mobilidade em seus respectivos municípios. Foram colocados em pauta temas como gestão das calçadas para o pedestre, experiências municipais referentes ao trato de veículos de tração animal, o tema das bicicletas – que ganharia força na década seguinte –, o surgimento do moto-táxi (apoiado por alguns municípios e criticado por outros) e do moto-frete, a questão da inspeção veicular de transporte regulamentado, incluindo o transporte de escolares, táxi, fretamento, ônibus. Também foram discutidos temas como o equilíbrio do sistema e distribuição do risco nas licitações de transporte coletivo, convênios e conflitos de competência entre os municípios com o governo estadual e a convivência do transporte intermunicipal com o transporte municipal.

O Fórum Paulista chegou a dar os primeiros passos para criar um banco de dados com valores de obras e serviços mais utilizados nas áreas de transporte urbano e trânsito, de modo a orientar as secretarias municipais do setor na formulação de seus processos licitatórios e ajudar a reduzir os custos dessas aquisições. Em diferentes reuniões, houve discussões a respeito das interferências das rodovias pedagiadas na circulação urbana das cidades que estavam às margens de importantes estradas estaduais, uma vez que caminhões pesados e leves, diferentes tipos de utilitário e mesmo automóveis buscavam rotas em vias urbanas para evitar o pagamento de pedágio, acarre- ▶



O UBus é uma plataforma de mobilidade coletiva que estabelece a ponte entre as empresas operadoras do transporte coletivo e seus clientes. O nosso objetivo é fornecer comodidade e agilidade aos passageiros através da nossa tecnologia.

Como funciona?

As empresas que possuem concessão de transportes e regulamentação junto aos órgãos responsáveis, podem estabelecer parceria com o UBus.

Algumas vantagens para o operador com UBus: conquistar novos clientes; recuperar os clientes que migraram para outros modais; obter informações estratégicas, otimizar rotas e aumentar a competitividade em relação aos Apps de transporte individual.

Para o cliente as vantagens também são muitas: como compras de passagens efetuadas por meio do aplicativo (cartão de crédito/bilhetagem); informações em tempo real, como localização do motorista e dados de viagem e reserva de assento.

A plataforma

A plataforma **UBus** é dividida em três partes: cliente, motorista e back office.

CLIENTE - é o aplicativo na palma da mão, com ele podemos fazer compras antecipadas, reserva de assento, possibilidade de salvar destinos, visualização de embarque 360° e muito mais.

MOTORISTA - a plataforma exibe todas as informações relacionadas aos itinerários e rotas a serem realizadas no dia.

BACK OFFICE - auxilia os operadores na eficiência das rotas; configurações de frotas, viagens e outros, bem como fornece vários relatórios auxiliando nas tomadas de decisões.

Modalidades UBus

As modalidades disponíveis para contratação do serviço UBus pelas operadoras de transporte são:



Linha
uma rota fixa determinada pelo operador



Fretamento
predeterminado pelo cliente: itinerário, dia e horário



Porta a Porta
sob demanda, com maior comodidade para o cliente

ACREDITAMOS EM UMA GRANDE PARCERIA QUE POSSIBILITARÁ A REDUÇÃO DE CARROS NAS RUAS E A DIMINUIÇÃO DO IMPACTO DOS APPS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL NA MOBILIDADE DAS CIDADES.



Nosso destino é você quem faz.
www.ubus.com.br

▶ tando prejuízos aos municípios, entre os quais congestionamentos e danos à pavimentação. Além disso, muitos municípios se mostravam preocupados com a dificuldade de fazer a gestão de rodovias em áreas urbanas, já que tais vias estão sob jurisdição estadual ou federal. Também foi objeto de debate no Fórum Paulista, em diferentes sessões, o programa Sivim – Sistema Viário de Interesse Metropolitano, criado em 2006 pelo governo do Estado de São Paulo. De modo geral, os secretários municipais criticavam o fato de o governo estadual avançar com o Sivim sem ouvir adequadamente o que os municípios tinham a dizer. Um ponto especialmente importante foi o tema do emprego das guardas municipais na fiscalização do trânsito – uma questão controversa, que envolvia até o papel constitucional dessas corporações.

Também já fazia parte do rol de interesse do Fórum Paulista a evolução de tecnologias aplicáveis à gestão da mobilidade, considerando desde o avanço da bilhetagem eletrônica e o controle de fraudes até os sistemas de fiscalização eletrônica, incluindo radares, controle de velocidade com equipamentos eletrônicos, monitoramento por vídeo e o emprego de recursos digitais para aplicação de multas de trânsito. Em diferentes ocasiões, foram apresentados e discutidos as funcionalidades e outros aspectos dos centros integrados de monitoramento, a exemplo do que já estava operando na ocasião em Campinas – o Centro Integrado de Monitoramento de Campinas (CIMCamp), cujo conceito é unificar centros e órgãos, otimizando recursos. Esta central em particular se mostrava capaz de monitorar fluxo, sinalização, frota, processando e armazenando dados e, segundo informações oficiais, com estatísticas que revelavam redução do número de acidentes.

Pelo menos uma vez, o Fórum Paulista teve de se envolver no exame de uma situação especialmente crítica. Isso aconteceu por ocasião das ondas de ataques de autoria de facções criminosas, que tiveram seu ápice em maio de 2006. Durante vários dias houve ações que tiveram como alvo bases policiais, unidades do Corpo de Bombeiros, agentes penitenciários e policiais de folga. Muitos ônibus foram atacados e incendiados. Com o patrocínio do Fórum Paulista, um grupo de advogados dos municípios acompanhou o tema em 2006 e 2007, com reuniões específicas para avaliação da situação.



Uma pauta de temas construída pela direção do Fórum Paulista em 2011 para uma audiência com o então recém-eleito governador Geraldo Alckmin arrola outros temas importantes na ocasião e que também exemplificam a profundidade do trabalho desenvolvido pelos secretários. Estes foram os temas indicados: 1) Os custos excessivos gerados pela companhia estadual de processamento de dados, a Prodesp, para o processamento de multas; 2) O papel do Detran e a falta de estrutura administrativa e de recursos do Cetran para cumprir suas atribuições; 3) A fiscalização do trânsito pelos agentes estaduais; 4) A aplicação da Lei Seca (Lei nº 11.705, de 19 junho de 2008) no Estado de São Paulo; 5) A existência de pátios de recolhimento estaduais para que o Estado recolha veículos apreendidos sob sua responsabilidade; 6) Jurisdição das estradas estaduais que cruzam o perímetro urbano e assumem características de vias urbanas, necessitando de intervenções quanto à conservação, fiscalização e segurança; 7) A situação do transporte intermunicipal de passageiros em áreas não metropolitanas, em aspectos como gestão e fiscalização.

Depois de um longo processo, do qual o Fórum Nacional e o Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana participaram em vários momentos, foi aprovada pelo Congresso e sancionada para entrar em vigor em abril de 2012 a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12). Os secretários trabalharam bastante para entender os diferentes aspectos da nova lei, avaliar seus desdobramentos e difundir-la. ■



Uma década que prenuncia transformações

Após a aprovação da Lei de Mobilidade Urbana, o Fórum Paulista engajou-se no processo desencadeado em todo o setor visando debater os diferentes aspectos dessa legislação, difundi-la e fortalecê-la. Mas, a partir de 2013, logo se evidenciaram dois aspectos críticos quanto à mobilidade urbana, referentes a questões ainda não resolvidas: o financiamento dos sistemas de transporte, que, mesmo com da Lei de Mobilidade Urbana, permaneceu dependente da tarifa paga pelo usuário, e a segurança no trânsito, com número de mortos e feridos inaceitável. Com o correr da década, vai-se configurando uma nova realidade no setor, com o surgimento do transporte sob demanda por aplicativos, que, aparentemente, afetaria apenas o tradicional serviço de táxi, mas que, na verdade, se mostra como a “ponta do iceberg” de um fenômeno mais largo em praticamente todo o mundo e que tem por base a digitalização possibilitada pelos “smartphones”.

Entre 2013 e o fim da década, o Fórum Paulista foi presidido pelos então secretários Dalton Ferracioli (2013); por Atílio André Pereira, em um primeiro mandato como secretário em Guarulhos (2014-2016); Raquel Chini, de Praia Grande (2017-2018); e novamente Atílio André Pereira, nesse segundo mandato como secretário em Hortolândia. Do ano de 2013 até 2019, aconteceram 19 reuniões do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana em 16 diferentes cidades. Foram sedes do encontro os municípios de São Paulo, Sorocaba, Guarulhos, Santo André, Limeira, Presidente Prudente, Piracicaba, Ribeirão Preto, Praia Grande, Jundiaí, Atibaia, Hortolândia, Valinhos, Mogi das Cruzes, Marília e Bertioga. As cidades que receberam duas reuniões foram Guarulhos, São Paulo e Sorocaba.

JORNADAS DE JUNHO

É possível dizer que foi verdadeiramente surpreendente a eclosão, em junho de 2013, das manifestações

que, por algumas semanas, tomaram conta do país. Elas se iniciaram em São Paulo, espalhando-se por grandes e médias cidades. Participavam das manifestações diferentes segmentos da sociedade. Eram diversas as motivações, mas todas elas tiveram como base inicial a crítica ao aumento das tarifas. A intensidade das manifestações e o apoio da opinião pública ao não aumento da tarifa fizeram o governo paulista e a administração municipal paulistana revogar o aumento de 20 centavos de real nas passagens de ônibus urbanos, metrô e trens metropolitanos. A remuneração dos operadores foi coberta com subsídios. O recuo em São Paulo pressionou outros municípios onde ocorreram manifestações a manter a tarifa, subsidiando o aumento da remuneração dos operadores com recursos do Tesouro.

Mais de um ano após as Jornadas de Junho, em agosto de 2014, o ex-presidente do Fórum Paulista e então presidente do Fórum Nacional Renato Giannolla descreveu aspectos das dificuldades vividas pelos municípios em razão da questão tarifária. Ele contou que em 2013, por conta das manifestações, muitos prefeitos resolveram não conceder um reajuste de tarifa e outros chegaram mesmo a voltar atrás, desfazendo aumentos já concedidos.

Em julho de 2013, ainda sob o severo impacto das Jornadas de Junho, o setor procurava alternativas para retomar a agenda do barateamento das tarifas. Em reunião extra promovida pelo Fórum Paulista, avaliou-se que seria possível a aprovação na Câmara Federal, ainda naquele ano, da lei que criaria o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (Reitup), que tinha como base a possibilidade de renúncia fiscal dos entes federativos, incluindo os municípios. Apesar do otimismo, no fim de 2019, o projeto ainda permanecia estagnado na Câmara Federal.

O receio ainda reinava em 2014, de modo que

Vida longa ao nosso Fórum Paulista de Mobilidade



Renato Gianolla,
presidente no período
2005-2006

Creio que posso ficar à vontade, sem ferir a modéstia, para comentar rapidamente sobre a importância da existência do Fórum Paulista de Mobilidade Urbana, pois estive presente desde o primeiro, em Campinas, no segundo em Sorocaba, minha cidade, e daí para frente em praticamente todos enquanto durou minha passagem pelo poder público, tendo o privilégio de presidi-lo por um biênio.

O Fórum Paulista é, talvez, a única oportunidade que os dirigentes da mobilidade de São Paulo têm de, pessoalmente, trocar experiências e se atualizar a respeito do gerenciamento do trânsito e dos transportes, áreas em que as decisões carecem de conhecimentos, que não se encontram facilmente nas literaturas. Portanto, é de suma importância um Fórum que traga os principais assuntos para serem discutidos e debatidos, auxiliando os agentes públicos a administrar e melhorar o “ir e vir” dos cidadãos nas suas cidades.

Agradecendo aos patrocinadores, externo meus parabéns aos ex-presidentes, aos apoiadores e à secretaria executiva, pelos 25 anos do nosso Fórum. Vamos em frente, porque os desafios da mobilidade urbana exigem que desejemos vida longa ao nosso Fórum Paulista de Mobilidade.

apenas parte dos prefeitos autorizou reajustes, enquanto outros aguardavam o fim das eleições para tomar uma decisão a respeito. No fim daquele ano, para evitar a retomada das manifestações, diversos prefeitos adotaram a estratégia de oficializar o reajuste entre o Natal e o Ano-Novo. No início de 2015, o Fórum Paulista fez uma reunião extra sobre o tema no gabinete do secretário paulistano, no centro de São Paulo, e a percepção era de que não haveria mais clima para mobilização ou algo parecido com o que acontecera em 2013.

As Jornadas de Junho mostraram que o país

ainda não havia resolvido uma questão de fundo: uma forma de distribuir melhor o fardo do financiamento do transporte público urbano coletivo, dentro de uma ideia de que este é um fator crucial para a economia urbana e para a economia nacional como um todo, beneficiando diferentes setores, e não apenas os usuários que precisam se deslocar e não têm alternativas. Passados mais de seis anos das Jornadas de Junho, ainda em 2019, o financiamento do transporte segue sendo feito quase que exclusivamente por quem paga a tarifa.

Dois documentos políticos de reivindicação sobre transporte público urbano, que seriam encaminhados a candidatos às eleições de 2014, tiveram destaque na 58ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana, realizada nos dias 22 e 23 de maio de 2014, na cidade de Limeira. Um dos documentos é a Carta Aberta aos Pré-Candidatos a Presidente da República e a Governadores, que defendia a cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide/Combustíveis), incidente sobre combustíveis, no preço da gasolina para financiar o transporte público urbano.

Em agosto de 2017, houve o lançamento da nova metodologia de cálculo tarifário, que foi denominada Planilha ANTP, exposta em publicação com dois volumes, disponível gratuitamente e em versão virtual. A então presidente Raquel Chini representou o Fórum Paulista na solenidade. A planilha tem como objetivos “dar precisão e transparência ao cálculo dos custos fixos e variáveis, estabelecer claramente a remuneração dos operadores pela prestação dos serviços de transporte, dar transparência à forma de fixação da tarifa e sua aplicação em contratos, estabelecer uma base referencial também transparente para utilização dos órgãos competentes, independentemente do tamanho da cidade e da sua localização no país”.

SEGURANÇA VIÁRIA

Outra questão para a qual o país ainda não encontrou solução efetiva nesta segunda década do século 21 é a segurança viária. O Fórum Pau-

lista tem focalizado este tema com frequência, até porque parte das atividades cotidianas dos secretários é cuidar da segurança do trânsito em suas cidades. Em 28 de fevereiro e 1º de março de 2013, em Sorocaba, a 54ª Reunião do Fórum Paulista discutiu aspectos referentes ao endurecimento da “Lei Seca” (Lei nº 11.705/08) por meio da Lei nº 12.760/12, com a apresentação de dados atualizados sobre a fiscalização nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo. O recrudescimento da “Lei Seca” foi um dos fatores positivos adotados no Brasil nesta década, nesse campo em que os resultados estão longe serem aceitáveis.

O temada segurança viária teve sessão especial durante a 63ª Reunião do Fórum Paulista, realiza dias 3 e 4 de março de 2016, em Jundiaí. Foi a primeira reunião após a 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança Viária – Tempo de Resultados, convocada pela Organização das Nações Unidas (ONU) para avaliar os resultados da primeira metade da Década de Ação para a Segurança no Trânsito – 2011/2020, que tem como meta reduzir em 50% o número de mortos no trânsito durante os dez anos. O encontro internacional havia acontecido em Brasília (DF), nos dias 18 e 19 de setembro de 2015, e teve a participação de 130 países-membros da ONU, representados por ministros e altos funcionários do setor. Participaram também parlamentares, gestores, especialistas e representantes de diferentes segmentos da sociedade. A Declaração de Brasília, resultante do encontro internacional, a qual recomendava o desenvolvimento de 30 ações para aumentar a segurança no trânsito. Na sessão especial do Fórum Paulista, houve uma exposição da então coordenadora da Área de Acidentes e Violências do Ministério da Saúde, Marta Maria Alves da Silva. Ela mostrou um panorama da segurança viária em um modelo de mobilidade dominado pelo transporte individual. E disse que, no Brasil, a taxa de mortalidade por acidentes de transporte terrestre havia subido de 16,7 casos por grupo de 100 mil habitantes no ano 2000 para 21,3 casos por 100 mil habitantes em 2014, como também vinha crescendo significativamente no país a taxa de mortalidade de motociclistas.

TEMAS RELEVANTES

Entre 2013 e 2019, o Fórum Paulista continuou acompanhando os temas mais relevantes para administração da mobilidade urbana. Entre outros, estiveram em pauta nas reuniões tópicos como a fiscalização da utilização de vagas especiais (idosos e deficientes) ou procedimentos para aplicação de advertência aos condutores em infrações de natureza leve ou média. A 55ª Reunião do Fórum Paulista, realizada nos dias 16 e 17 de maio de 2013,

Uma missão a cumprir, de forma técnica, apartidária e determinada

Digo que minha experiência à frente do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana sempre foi extremamente proveitosa porque o Fórum é estritamente técnico.



Raquel Chini,
presidente do Fórum
Paulista no período
2017-2018

O colegiado sempre trabalhou pela união das cidades e pela aproximação entre os poderes do Estado. Esta postura tem fortalecido os municípios e reforçado o papel técnico que temos de desempenhar em uma pasta tão importante da administração municipal, ligada diretamente à segurança nos deslocamentos e à qualidade de vida de nossos municípios.

Estando à frente da presidência, procurei seguir o exemplo de meus antecessores, favorecendo uma tendência inata do Fórum Paulista, quase uma marca registrada: o compartilhamento de conhecimentos e de experiências em prol do progresso de todos.

Dos meus colegas no Fórum Paulista, tenho recebido sempre mais do que poderia esperar, mas, conhecendo-os a cada dia mais, isso me surpreende cada vez menos. O Fórum Paulista exprime a união de uma classe de técnicos que tem uma missão a cumprir e age de forma apartidária e determinada.

Parabéns a todos que em 25 anos de atuação ajudaram a consolidar este colegiado livre e democrático.

Pontos a destacar

Esta publicação reúne e registra fatos que mostram a trajetória do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana.

É preciso sublinhar a dedicação com que os secretários encaram as tarefas do colegiado, conciliando-as com as atividades de suas pastas, e o espírito cooperativo que demonstram com a permanente troca de conhecimentos, vivências e experiências, num ambiente suprapartidário e de respeito democrático às divergências técnicas e políticas.

É necessário salientar o apoio concedido pelas administrações municipais, que oferecem a infraestrutura e mobilizam suas equipes, favorecendo o desenvolvimento dos trabalhos nas sessões de debate. De sua parte, o Fórum Paulista abre espaço para informação aos profissionais e capacitação de equipes técnicas permanentes das prefeituras.

Por fim, é forçoso destacar o apoio das empresas privadas do setor às atividades do Fórum Paulista. Há por parte delas o entendimento da importância que tem esse colegiado para o aprimoramento de vários aspectos da administração municipal e do diálogo interfederativo.



Valéria Aguiar,
secretária-executiva
do Fórum Paulista

em Santo André, debateu a questão dos custos referentes à administração da fiscalização de trânsito, onerados por tarifas praticadas pela Companhia Estadual de Tecnologia da Informação, a Prodesp, e pelos Correios.

Em julho de 2013, a Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, em sessão especial, providenciou para o Fórum Paulista uma exposição para o Regime Diferenciado de Contratação (RDC), que havia sido instituído pela Lei nº 12.462/11. Na 57ª Reunião do Fórum Paulista, realizada nos dias 13 e 14 de fevereiro de 2014, em Guarulhos, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP) mostrou o projeto de priorização do transporte coletivo com a

implantação de vias segregadas ou faixas exclusivas para ônibus na capital paulista. Na 59ª Reunião do Fórum Paulista, dias 16 e 17 de outubro de 2014, em Presidente Prudente, iniciou-se o processo de discussão acerca das implicações da aprovação do Estatuto das Guardas Municipais (Lei nº 13.022/14) – corporação existente em muitos municípios paulistas e empregada em ações do trânsito.

O Fórum Paulista dedicou atenção ainda ao tema dos pátios regionalizados, projeto proposto pelo governo estadual e que continha, quando de sua apresentação, pontos que necessitavam de esclarecimentos, tais como a eventualidade da necessidade de uma estrutura municipal de gerenciamento do novo modelo e a importância de critérios de revisão periódica de valores e a localização. O Fórum Paulista também está atento ao processo de mudança do Código de Trânsito Brasileiro em andamento no Congresso Nacional.

Na 56ª Reunião do Fórum Paulista, em 6 de novembro de 2013, em São Paulo, destacou-se a importância de a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12) ter estabelecido a obrigatoriedade de um plano de transporte por municípios com mais de 20 mil habitantes. Originalmente, a lei concedia prazo de três anos, ou seja, até 12 de abril de 2015, para que os municípios se adequassem à determinação legal. Mas este prazo foi depois alargado para 2018 e, mais tarde, para 2019. Em novembro de 2019, a Medida Provisória 906/19 estabeleceu novo prazo, que passou a ser 12 de abril de 2021. A medida é tida como importante, mas, como acontece com muitas leis brasileiras, não precisa ser cumprida – no caso, pelo menos por enquanto.

ESTREITAR RELACIONAMENTOS

No período, o Fórum Paulista procurou estreitar relacionamento com entidades do setor e organismos vinculados a outras esferas de governo e mesmo organizações internacionais. Na 56ª Reunião do Fórum Paulista, realizada em 6 de novembro de 2013, em São Paulo, uma equipe de técnicos do Comitê Gestor do Registro Nacional de Infrações (Renainf), órgão existente no âmbito do Departamento Nacional de Trânsito, mostrou que 715 órgãos atuadores de municípios de todo o país, incluindo

229 municípios paulistas, tinham recursos de multa a receber – o maior valor entre os municípios paulistas era de R\$ 880.297,10.

O Detran paulista, que viveu recentemente processo de modernização e descentralização, tem participado com frequência das reuniões, para informar suas novidades. Uma reunião do Fórum Paulista abrigou o lançamento do Caderno Técnico de Transporte por Fretamento, produzido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) com o apoio da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp).

Uma sessão especial da 63ª Reunião do Fórum Paulista, realizada nos dias 3 e 4 de março de 2016, em Jundiaí, destacou a relevância da atuação conjunta de órgãos de governo nas áreas de mobilidade e saúde. A 65ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, ocorrida em 23 de março de 2017, fez parte da programação da 4ª Semana UITP América Latina, promovida pela União Internacional de Transportes Públicos, Divisão América Latina (DAL/UITP), com atividades previstas para o período de 22 a 24 de março, no Centro Brasileiro Britânico em São Paulo.

Aprimorando e melhorando as políticas públicas entre os municípios paulistas



Marco Antonio Assalve, presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU-SP)

Parabenizamos o Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana pelos seus 25 anos, sempre buscando promover o compartilhamento de experiências e boas práticas entre os agentes públicos que atuam na área de mobilidade urbana, aprimorando e melhorando as políticas públicas entre os municípios paulistas. A EMTU-SP vai justamente ao encontro dos objetivos de mobilidade, com foco na prestação de um serviço de qualidade.

Uma honra e uma oportunidade

A mobilidade urbana é um dos principais desafios das cidades na atualidade. Sedar a reunião deste importante Fórum, no momento em que ele completa 25 anos, é uma honra e oportunidade não apenas de se discutir a questão da mobilidade, mas também de facilitar a



Caio Matheus, prefeito de Bertogão

interlocação dos municípios com os órgãos estaduais, sempre buscando melhorias para a população.

ERA SÓ O COMEÇO

Na 56ª Reunião do Fórum Paulista, realizada em São Paulo, em 6 de novembro de 2013, debateram-se os efeitos da Lei nº 12.865/13, que, por meio de seu artigo 27, alterou o artigo 12 da Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº12.587/12), referente ao serviço de táxi. Surgiram dúvidas sobre como promover a licitação e a regulamentação do serviço de táxi nos municípios. Mais tarde, o serviço de táxi se veria no centro de uma questão mais ampla, supostamente ameaçado pelos serviços de transporte por automóveis particulares sob demanda – inaugurados no Brasil pela famigerada empresa Uber.

Ao discutir o tema durante a 61ª Reunião do Fórum Paulista, realizada nos dias 30 e 31 de julho de 2015, em Ribeirão Preto, os secretários concordaram que os novos aplicativos para mobilidade, as características e mesmo a legalidade dos serviços a que dão suporte precisavam ser discutidos mais profundamente por técnicos, especialistas e autoridades do setor. Hoje, esta questão parece ter sido apenas o primeiro evento de um processo longo e profundo de transformação de todo o setor de mobilidade, que tem como base um instrumento digital já disponível para mais de 80% da população: os “smartphones”. Os impactos desta transformação estarão na ordem do dia em todos os debates do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana em 2020 e nos anos subseqüentes. ■

Municípios podem se beneficiar de programa federal para segurança de rodovias

O presidente-executivo da Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito (Abeetrans), Sílvio Médici, convida secretários municipais de Mobilidade e suas equipes a conhecer aspectos técnicos de segurança viária e a economia de recursos públicos proporcionados pelo programa federal BR-Legal. Existente desde 2011 e coordenado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), este programa tem garantido a rodovias federais sob jurisdição daquele órgão a instalação de itens de



SÍLVIO MÉDICI
PRESIDENTE-EXECUTIVO DA ABEETRANS

sinalização, fiscalização e segurança capazes de reduzir de forma significativa o número de ocorrências nas estradas, com diminuição do número de mortos e feridos e de perdas materiais e financeiras.

Nesta entrevista, Sílvio Médici apresenta a Abeetrans, mostra os principais pontos do programa BR-Legal e alguns de seus resultados mais recentes. Ele também comenta os resultados da pesquisa Abeetrans/Paraná, concluída em julho de 2019, mostrando que 79,5%

dos brasileiros apoiam os radares.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – Primeiramente, o senhor poderia explicar o que é e o que faz a Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Tráfego (Abeetrans)?

SÍLVIO MÉDICI – A história da Abeetrans começa em 1999 como Abramcet (Associação Brasileira das Empresas de Monitoramento Eletrônico) e, em 22 de novembro de 2011, funde-se a uma outra associação, criando a Abeetrans. Portanto, neste ano completamos 20 anos de serviços prestados à segurança viária do país. A Abeetrans é uma entidade sem fins lucrativos, que tem o objetivo de agregar empresas sediadas no Brasil dedicadas à prestação de serviços na área de engenharia, desenvolvimento de tecnologia para sistemas de monitoração e controle eletrônico de trânsito, além de indústrias voltadas ao setor. Atualmente, 45 empresas estão filiadas à entidade. Em linhas gerais, nós nos propomos a assessorar, aprimorar e desenvolver o setor, incrementando continuamente os padrões de qualidade das associadas em benefício da coletividade. A Abeetrans participa de maneira bastante ativa dos principais órgãos e entidades reguladoras e normativas do setor em prol do desenvolvimento da tecnologia e da segurança viária do país. Atuamos na Câmara Temática de Engenharia de Tráfego e da Sinalização da Via, vinculada ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Estamos presentes e ativos no CB-16 – Comitê Brasileiro de Transportes e Tráfego, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), e também participamos das atividades da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – Quando o senhor fala em setor, se refere tanto ao tráfego rodoviário como ao tráfego urbano?

SÍLVIO MÉDICI – Exatamente. Nossas associadas atuam nestes dois segmentos, desenvolvendo produtos e serviços para ambas as situações. A Abeetrans procura difundir a existência dessas alternativas e pode ajudar os municípios a encontrar

soluções adequadas para suas necessidades.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – Como os secretários municipais de Mobilidade e suas equipes podem se beneficiar do conhecimento e das orientações da Abeetrans e de suas afiliadas?

SÍLVIO MÉDICI – Um primeiro caminho é acessar o nosso website, no endereço www.abeetrans.com.br. Ali estão informações institucionais a respeito da Abeetrans – sua constituição, objetivos, missão, visão, diretrizes de atuação, entre outras. E estão também informações de natureza técnica e jornalística, mostradas através de diferentes plataformas, como publicações, artigos, clippings e vídeos. E estamos presentes também nas principais redes sociais. Além de tudo isso, podemos ser facilmente contatados, por via telefônica ou e-mail, e teremos muita satisfação em poder atender o secretário, seus diretores e equipes de especialistas.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – O Fórum Paulista pode ser um canal para chegar à Abeetrans?

SÍLVIO MÉDICI – Creio que sim. A coordenação do Fórum Paulista conhece nossa atuação e pode ajudar na aproximação. Além disso, temos planos para acompanhar as atividades do Fórum Paulista de Secretários nesta última reunião de 2019 e também no próximo ano.

A RESPEITO DO PROGRAMA BR-LEGAL

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – A Abeetrans parece entusiasmada com o desenvolvimento do programa BR-Legal, existente no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

SÍLVIO MÉDICI – Todos nós, que atuamos no setor de mobilidade ou que, pelo menos, nos dedicamos à leitura de jornais,

sabemos o quanto é dramática a situação da segurança viária no Brasil, com 40 mil ou mais mortes por ano em ocorrências nas estradas e em vias urbanas. O programa BR-Legal, lançado pelo Ministério dos Transportes e pelo Dnit, é um amplo projeto de segurança no trânsito, com obras de implantação, melhoria e manutenção da sinalização vertical, horizontal e instalação de dispositivos de segurança em 55 mil quilômetros da malha rodoviária federal. De modo geral, as condições de segurança e de sinalização viária encontradas no Brasil estão bem distantes do que seria recomendável, mas costumamos dizer na Abee-trans que o programa BR-Legal é o maior passo dado até hoje no sentido de reverter essa situação e um grande exemplo aos municípios que têm na sinalização viária um forte elemento para redução de acidentes de trânsito.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS –O senhor explicou que há informações palpáveis e relativamente recentes sobre os resultados a respeito do programa BR-Legal.

SÍLVIO MÉDICI – Há um levantamento comparativo entre a situação observada em 2012, no início do programa BR-Legal, e o que acontecia em 2017, cinco anos depois. Trata-se de um cruzamento realizado pelo Dnit, que utilizou dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Polícia Rodoviária Federal (PRF) e o Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR). São números muito positivos, que mostram que o programa vai atingindo os resultados propostos, em especial quanto à redução de acidentes e à preservação da vida. Esse programa também aponta para resultados econômicos fantásticos, uma vez que para cada R\$ 1,00 investido, o Estado economizou R\$ 5,72. Imagina esse resultado repetido em um município. É fantástico, uma vez que salva recursos e, o principal, a vida dos munícipes.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS –Esse demonstrativo é regionalizado.

SÍLVIO MÉDICI – Exatamente. No Centro-Oeste, entre 2012 e 2017, foram investidos R\$ 382,21 milhões em 8.377 quilômetros de rodovias. O número de feridos graves caiu 54%, de 1.065 para 451; o número de mortos caiu 37%, de 325 para 227; os casos com maior severidade reduziram-se 29%, de 10.394 para 7.575, e o custo dos acidentes caiu de R\$ 580 milhões para cerca de R\$ 376 milhões.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS –O Nordeste e o Norte foram também impactados?

SÍLVIO MÉDICI – No Nordeste foram investidos R\$ 707,37 milhões em 18.296 quilômetros. Os resultados não decepcionaram. O número de feridos graves caiu 33%, de 6.389 observados em 2012, para 4.086 registrados em 2017. O número de óbitos caiu 20%, de 2.170 para 1.595. Os casos com maior severidade também tiveram redução, da ordem de 22%, de 65,8 mil casos para 51,4 mil casos. Os custos com acidentes reduziram-se 23%, de R\$ 3,33 bilhões para R\$ 2,55 bilhões.

Na região Norte, o investimento foi R\$ 229,30 milhões em 9.355 quilômetros de rodovias. Houve queda de 38% no número de feridos graves, de 1.396 casos registrados em 2012

para 804 casos em 2017. O número de mortos caiu 12%, de 399 para 338. Os casos com maior severidade apresentaram redução de 14%, de 15.826 casos para 13.324 casos. Os custos com acidentes tiveram redução de 15%, de R\$ 784,83 milhões para R\$ 654,70 milhões.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS –E quanto ao Sul e ao Sudeste?

SÍLVIO MÉDICI – Os resultados também são expressivos. Na região Sul, foram investidos R\$ 194,50 milhões em 8.410 quilômetros de rodovias. Houve queda de 10% no número de feridos graves, de 3.376 casos em 2012, para 2.728 casos em 2017. O número de mortos caiu 18%, de 938 para 698. O número de casos com maior severidade também apresentou recuo, da ordem de 12%, de 46.731 casos para 39.397 casos. Os custos com acidentes caíram 14%, de R\$ 2,29 bilhões para R\$ 1,89 bilhão.

Já na região Sudeste, o investimento foi de R\$ 433,16 milhões em 7.554 quilômetros de rodovias. Houve queda de 28% no número de feridos graves, de 2.775 casos identificados em 2012 para 1.978 casos em 2017. O número de mortos caiu 28%, de 782 para 584. O número de casos com maior severidade também caiu aproximadamente 20%, de 30.812 casos para 24.846 mil casos. Os custos com acidentes reduziram-se 22%, de R\$ 1,52 bilhão para R\$ 1,20 bilhão.

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – Estes números serão atualizados em breve?

SÍLVIO MÉDICI – Esperamos que sim, justamente para podermos medir a evolução do programa e reunir novos argumentos para reforçá-lo.

A RECENTE PESQUISA ABEETRANS/ PARANÁ PESQUISAS

FÓRUM PAULISTA, 25 ANOS – A Abee-trans realizou neste ano uma pesquisa com motoristas e pedestres. Na sequência desta entrevista apresentaremos um resumo dos resultados.

SÍLVIO MÉDICI – Sim, ouvindo 6.454 moradores de oito grandes cidades brasileiras, de estados que representam 73% da frota nacional de automóveis, sendo 3.227 motoristas e 3.227 pedestres, a pesquisa buscou medir a percepção das principais causas de acidentes de trânsito no Brasil e aprovação dos controladores eletrônicos de velocidade. Na verdade, procuramos saber qual era a ideia que o universo amostral fazia dos controladores eletrônicos de velocidade antes e depois de oferecermos informações objetivas sobre o impacto que eles têm na redução dos acidentes ou na minimização de seus efeitos. A aprovação dos controladores, que era alta – 75,9% –, subiu ainda mais, para 79,5%.

Esta pesquisa demonstra que, ao contrário do que se imaginava, a população entende que os controladores são equipamentos que protegem a sua vida. Portanto, os equipamentos instalados, dentro das normas e procedimentos, precedidos de um estudo, são, sim, elementos importantes na segurança viária. Não podemos abrir mão da trílogia dos três Es – Educação, Engenharia e Esforço legal –, para amenizar o elevado número de acidentes e mortes do trânsito brasileiro.

POPULAÇÃO APROVA CONTROLE DE VELOCIDADE E CRÊ QUE RADAR SALVA VIDAS

Apresentamos a seguir os resultados da pesquisa de opinião pública realizada pela Abeetrans e pela Paraná Pesquisas nos municípios de Belo Horizonte, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Porto Alegre, Rio de Janeiro, São Paulo e no Distrito Federal, com o objetivo de consultar a população sobre a avaliação dos controladores eletrônicos de velocidade

PROCEDIMENTOS UTILIZADOS NA REALIZAÇÃO DA PESQUISA

O universo desta pesquisa abrange os moradores dos municípios de Belo Horizonte, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Porto Alegre, Rio de Janeiro, São Paulo e do Distrito Federal. Para a realização desta pesquisa foi utilizada uma amostra de 6.454 moradores, sendo 3.227 motoristas (Belo Horizonte:402; Curitiba:404; Distrito Federal:403;Florianópolis: 404; Fortaleza: 402;Porto Alegre: 404; Rio de Janeiro: 404; e São Paulo: 404) e 3.227 pedestres (Belo Horizonte: 402; Curitiba: 404; Distrito Federal: 403; Florianópolis: 404; Fortaleza:402; Porto Alegre: 404; Rio de Janeiro: 404; e São Paulo: 404), sendo esta estratificada segundo sexo, faixa etária, grau de escolaridade e posição geográfica. O trabalho de levantamento de dados foi feito através de entrevistas pessoais com moradores com 18 anos ou mais durante os dias 19 junho a 2 de julho de 2019, sendo auditadas simultaneamente à sua realização aproximadamente 20,0% das entrevistas. A Paraná Pesquisas encontra-se registrada no Conselho Regional de Estatística da 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 6ª e 7ª Regiões sob o nº 3.122/19.

Tal amostra representativa dos municípios atinge um grau de confiança de 95,0% para uma margem estimada de erro de aproximadamente 1,0% para os resultados gerais. Nas análises das questões por motoristas e pedestres, o grau de confiança atinge 95,0% para uma margem de erro de 2,0% para motoristas e 2,0% para pedestres.

PERCEPÇÃO DAS PRINCIPAIS CAUSAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

Percepção quanto às principais causas de acidentes de trânsito no Brasil. Espontânea – RM* (Cada entrevistado poderia citar mais de uma causa de acidentes). **Para o Sr.(a), quais são as principais causas de acidentes de trânsito no Brasil?** Não sabe/não respondeu (3,1%), Imprudência dos motoristas (48,7%), Uso de drogas/bebidas alcoólicas (30,2%), Desatenção do motorista (21,9%), Excesso de velocidade (10,6%), Uso de celular (7,0%), Má conservação das vias públicas (4,4%), Falta de sinalização (4,2%), Falta de educação/respeito (2,9%), Falta de fiscalização dos órgãos competentes (2,1%), Falta de campanhas educativas (1,2%), Imprudência dos pedestres (1,1%), Falta de policiamento (0,7%), Desatenção dos pedestres (0,5%), Estresse/falta de paciência (0,5%), Excesso de veículos/ excesso de motos (0,4%), Falta de capacitação/prática (0,4%), Falta de manutenção do veículo (0,4%), Falta de passarelas (0,4%), Desrespeito aos demais motoristas (0,2%), Falta educação/falta respeito (0,2%), Outras citações (2,3%). Base: Moradores (6.454).

CONHECIMENTO DOS LIMITES DE VELOCIDADE

Conhecimento dos limites de velocidade – Estimulada. **O município possui limites de velocidade em suas vias para a circulação de**

veículos, o Sr.(a) diria que conhece bem, conhece ou desconhece os limites de velocidade nas vias do município? Conhece bem (24,6%), Conhece (58,5%), Desconhece (14,5%), Não sabe/não respondeu (2,7%) -- Base: Moradores (6.454).

APROVAÇÃO DOS CONTROLADORES ELETRÔNICOS DE VELOCIDADE

Aprovação dos controladores eletrônicos de velocidade. Estimulada. **O Sr.(a) é a favor ou contra os controladores eletrônicos de velocidade instalados para identificar veículos que não obedecem aos limites de velocidade, que cruzam semáforos vermelhos e desrespeitam a faixa de pedestre?** A favor (75,8%), Contra (21,1%), Não sabe/Não respondeu (3,%). Base: Moradores (6.454).

CONHECIMENTO DE ALGUNS DADOS REFERENTES AO TRÂNSITO

Conhecimento de alguns dados referentes ao trânsito.Comparativo. **O excesso de velocidade é a maior causa de mortes nas rodovias federais** – Não (19,2%), Sim (80,8%); **Morre mais de 40 mil pessoas por ano no trânsito no Brasil** – Não (42,8%), Sim (57,2%); **60% dos leitos de UTI dos hospitais brasileiros são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito** – Não (55,7%), Sim (44,3%); **O SUS gastou R\$ 3 bilhões nos últimos dez anos só para atender a vítimas de trânsito** – Não (65,7%), Sim (34,3%); **O dinheiro das multas de trânsito não vai para as empresas de controladores eletrônicos de velocidade, elas recebem por aluguel de equipamento** – Não (71,0%), Sim (29,0%).

AValiação DOS CONTROLADORES ELETRÔNICOS DE VELOCIDADE

Aprovação dos controladores eletrônicos de velocidade após o conhecimento de alguns dados referentes ao trânsito – Estimulada. **Sabendo agora dessas informações, o Sr.(a) é a favor ou contra os controladores eletrônicos de velocidade instalados para identificar veículos que não obedecem aos limites de velocidade, que cruzam semáforos vermelhos e desrespeitam a faixa de pedestre?** A favor (79,5%), Contra (17,6%), Não sabe/Não respondeu (2,9%). Base: Moradores (6.454).

Percepção quanto ao trânsito depois da instalação de controladores eletrônicos de velocidade. **Independentemente da sua posição com relação aos controladores eletrônicos de velocidade, depois da instalação dos controladores eletrônicos de velocidade, o(a) Sr.(a) acha que o trânsito ficou melhor, igual ou pior no município?** Ficou melhor (46,4%), Ficou igual (35,8%), Ficou pior (13,3%), Não sabe/

Não respondeu (4,5%). Base: Moradores (6.454).

Percepção quanto ao número de acidentes depois da instalação de controladores eletrônicos de velocidade. **Independentemente da sua posição com relação aos controladores eletrônicos de velocidade, depois da instalação dos controladores eletrônicos de velocidade, o Sr.(a) acha que o número de acidentes de trânsito diminuiu, aumentou ou ficou igual ao que era antes da instalação dos controladores eletrônicos de velocidade?** Aumentou (11,7%), Ficou igual (33,9%), Diminuiu (47,3%), Não sabe/Não respondeu (7,1%). Base: Moradores (6.454).

Percepção de quem é o maior BENEFICIÁRIO com a instalação dos controladores eletrônicos de velocidade – Estimulada. **Para o Sr.(a), quem é o MAIOR BENEFICIÁRIO com a instalação dos controladores eletrônicos de velocidade?** Não sabe (8,0%), Nenhum (0,4%), Os pedestres (21,8%), O governo do Estado (21,6%), A prefeitura (18,3%), As empresas proprietárias dos controladores eletrônicos de velocidade (12,8%), O governo federal (11,7%), Os motoristas (5,1%), Outras citações (0,2%). Base: Moradores (6.454).

Percepção de quem é o maior PREJUDICADO com a instalação dos controladores eletrônicos de velocidade – Estimulada. **Para o Sr.(a), quem é o MAIOR PREJUDICADO com a instalação dos controladores eletrônicos de velocidade?** Não sabe (7,8%), Nenhum (7,7%), Os motoristas (60,7%), Os pedestres (13,3%), As empresas proprietárias de controladores eletrônicos de velocidade (2,8%), A prefeitura (2,7%), O governo do Estado (2,6%), O governo federal (1,5%), Outras citações (1,0%). Base: Moradores (6.454).

Percepção quanto à quantidade de multas aplicadas pelos controladores eletrônicos de velocidade – Estimulada. **Para o Sr.(a), os controladores eletrônicos de velocidade multam mais do que o necessário, multam na medida certa ou multam menos do que o necessário?** Multam mais do que o necessário (44,1%), Multam na medida certa (41,4%), Multam menos do que o necessário (7,9%), Não Sabe/Não respondeu (3,6%). Base: Moradores (6.454).

Percepção quanto ao merecimento das multas – Estimulada. **Para o Sr.(a), todas as multas são merecidas, a maior parte das multas é merecida, a maior parte das multas não é merecida ou praticamente nenhuma das multas é merecida?** Todas as multas são merecidas (21,2%), A maior parte das multas é merecida (46,9%), A maior parte das multas não é merecida (25,5%), Praticamente nenhuma das multas é merecida (2,6%), Não sabe/Não respondeu (3,7%). Base: Moradores (6.454).

Percepção quanto à segurança nas vias monitoradas por controladores eletrônicos de velocidade – Estimulada. **Para o Sr.(a), as vias públicas onde existem controladores eletrônicos de velocidade são mais, menos ou igualmente seguras para transitar?** Mais seguras (55,7%), Igualmente seguras (31,0%), Menos seguras (9,7%), Não sabe/Não respondeu (3,6%). Base: Moradores (6.454).

Percepção de quem é o responsável pela determinação dos valores das multas – Estimulada. **Em sua opinião, quem é o responsável pela determinação dos valores das multas?** Não sabe (9,4%), Nenhum (0,2%), O Código Nacional de Trânsito (40,7%), O governo do Estado (17,3%), O governo federal (14,7%), A prefeitura (13,4%), As empresas proprietárias de controladores eletrônicos de velocidade

(4,3%). Base: Moradores (6.454).

Posicionamento quanto ao desligamento dos controladores eletrônicos de velocidade durante a noite ou durante a madrugada – Estimulada. **Para o Sr.(a), os controladores eletrônicos de velocidade devem funcionar 24 horas por dia ou os controladores eletrônicos de velocidade devem ser desligados à noite ou durante a madrugada?** Devem funcionar 24 horas por dia (64,9%), Devem ser desligados à noite ou durante a madrugada (31,9%), Não sabe/Não respondeu (3,2%). Base: Moradores (6.454).

Posicionamento quanto ao número de controladores eletrônicos de velocidade na cidade – Estimulada. **Para o Sr.(a), deve-se aumentar, permanecer como está ou diminuir o número de controladores eletrônicos de velocidade na cidade?** Aumentar (33,0%), Permanecer como está (40,7%), Diminuir (21,7%), Não sabe/Não respondeu (4,5%). Base: Moradores (6.454).

Percepção quanto à intenção da prefeitura com a instalação dos controladores eletrônicos de velocidade – Estimulada. **Para o Sr.(a), a prefeitura instalou os controladores eletrônicos de velocidade pensando em melhorar a qualidade do trânsito ou principalmente em arrecadar dinheiro?** Em arrecadar dinheiro (53,3%), Em melhorar a qualidade do trânsito (28,6%), Ambas (14,9%), Não sabe/Não respondeu (3,2%). Base: Moradores (6.454).

Percentual de entrevistados que foram multados nos últimos seis meses. **Foi multado por radares eletrônicos nos últimos seis meses?** Sim (24,4%), Não (75,6%). Base: Motoristas.

Levantamento da quantidade de vezes que foi multado por controladores eletrônicos de velocidade nos últimos seis meses – Estimulada (entre os motoristas que disseram terem sido multados nos últimos seis meses) (Sim, 24,4%). **Quantas vezes o(a) Sr.(a) foi multado?** Uma vez (11,9%), Duas vezes (6,4%), Três ou mais vezes (5,4%). Não souberam responder (0,7%). Base: Entre os motoristas que disseram terem sido multados nos últimos seis meses.

Posicionamento quanto aos valores das multas – Estimulada. **Para o (a) Sr.(a), os valores das multas deveriam aumentar, permanecer como estão, diminuir ou são exagerados?** Os valores das multas devem aumentar (17,2%), Os valores das multas devem permanecer como estão (43,2%), Os valores das multas devem diminuir (26,8%), Os valores das multas são exagerados (8,6%), Não sabe/Não respondeu (4,1%). Base: Moradores (6.454).

Aprovação do aumento do número de pontos para que o motorista tenha sua habilitação suspensa – Estimulada. **Atualmente, para o motorista ter sua habilitação suspensa ele precisa atingir 20 pontos dentro de 12 meses. O(a) Sr.(a) seria a favor ou contra o aumento para 40 pontos para que o motorista tenha a sua habilitação suspensa?** A favor (51,8%), Contra (43,3%), Não sabe/Não respondeu (4,9%). Base: Moradores (6.454).

Percepção quanto ao aumento de acidentes caso aumente o número de pontos para que o motorista tenha sua habilitação suspensa – Estimulada. **Caso aumente para 40 pontos para que o motorista tenha a carteira suspensa, para o(a) Sr.(a) o número de acidente de trânsito vai aumentar?** Não (48,3%), Sim (46,1%), Não sabe/Não respondeu (5,5%). Base: Moradores (6.454).



Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana

25 anos

FÓRUM PAULISTA DE SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE MOBILIDADE URBANA – GESTÃO 2019-2020

Presidente – Atílio André Pereira, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana de Hortolândia/SP;

Vice-Presidente Transportes – Silvestre Eduardo Rocha Ribeiro, Gestor da Unidade de Gestão Mobilidade e Transporte da Prefeitura Municipal de Jundiaí/SP;

Vice-Presidente Trânsito – Jorge Akira Kobayashi, Secretário Municipal de Trânsito e Transportes de Piracicaba/SP;

Coordenadores Regionais – Paulo Roberto Guimarães Júnior, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana de São José dos Campos/SP; Valdeci Fogaça de Oliveira, Diretor-Presidente da Empresa Municipal de Mobilidade Urbana de Marília/SP – Emdurb; Gilmar Tadeu Ribeiro, Secretário Municipal de Mobilidade e Acessibilidade de Sorocaba/SP; Ajan Marques de Oliveira, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana de Santo André/SP; Amaury Hernandes, Secretário Municipal de Transportes, Trânsito e Segurança de São José do Rio Preto/SP.
Secretaria-Executiva – Valéria Aguiar.

EXPEDIENTE EDITORIAL

Comitê Editorial: Atílio André Pereira, Valéria Aguiar e Alexandre Asquini. **Editor e Redator:** Alexandre Asquini (Técnica Editorial, 11-3208-7493). **Editor de Arte:** Eduardo de Gragnani (Artworks Branded Content, 11-2325-4062). **Pesquisa:** Márcio Rogério Pereira da Silva. **Revisão:** Mauro de Barros (11-9-9800-7472). **Impressão:** Forma Certa (11-2181-6000). **Planejamento:** Mobilidade Urbana – Assessoria, Consultoria, Planejamento e Organização de Eventos (11-99777-9299).

Esta edição teve como base de pesquisa publicações do próprio Fórum Paulista e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). A proposta é mostrar, de modo rápido e dinâmico, fatos, circunstâncias e temas que compuseram e compõem a trajetória do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana.