

MOBILIDADE URBANA - CIDADES INTELIGENTES ALMG

**MOBILIDADE URBANA E DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES:
GOVERNANÇA, PLANEJAMENTO INTEGRADO E ARTICULAÇÃO DAS POLÍTICAS
PÚBLICAS**

Prof.ª Dr.ª Marinella Machado Araújo

NUJUP



OBRIGADA!!



**MOBILIDADE URBANA -
CIDADES INTELIGENTES
ALMG**

NUJUP
NÚCLEO JURÍDICO DE POLÍTICAS PÚBLICAS



**MOBILIDADE URBANA E DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES:
GOVERNANÇA, PLANEJAMENTO INTEGRADO E ARTICULAÇÃO DAS POLÍTICAS
PÚBLICAS**

Prof.^a Dr.^a Marinella Machado Araújo

DE ONDE VENHO? PARA ONDE VOU?

O NUJUP – Núcleo Jurídico de Políticas Públicas é um grupo de pesquisa, ensino e extensão, vinculado à linha de pesquisa Estado, Constituição e Sociedade no Paradigma do Estado Democrático de Direito do PPGD da PUC Minas, coordenado pela Prof.^a Dr.^a Marinella Machado Araújo.

CONSIDERAÇÕES INTRODUTÓRIA

O QUE É MOBILIDADE URBANA



PROBLEMA

TERMINOLOGIA

POR QUE É NECESSÁRIO INVESTIR EM MOBILIDADE URBANA?

Função da cidade sustentável X Cidade insustentável.

Direito de ir e vir (ampliação do tema)

Ordenação Territorial X Perspectiva Econômica

NUJUP
NÚCLEO JURÍDICO DE POLÍTICAS PÚBLICAS



PUC Minas

Programa de Pós-graduação
em Direito



Atualmente a maioria da população do Brasil vive no meio urbano: 84,35% para ser mais preciso, de acordo com os dados do Censo 2010 do IBGE.

Disponível em:

<http://www.ibge.gov.br/censo2010/primeiros_dados_divulgados/index.php>.

Gráfico 1: aumento populacional do Brasil.

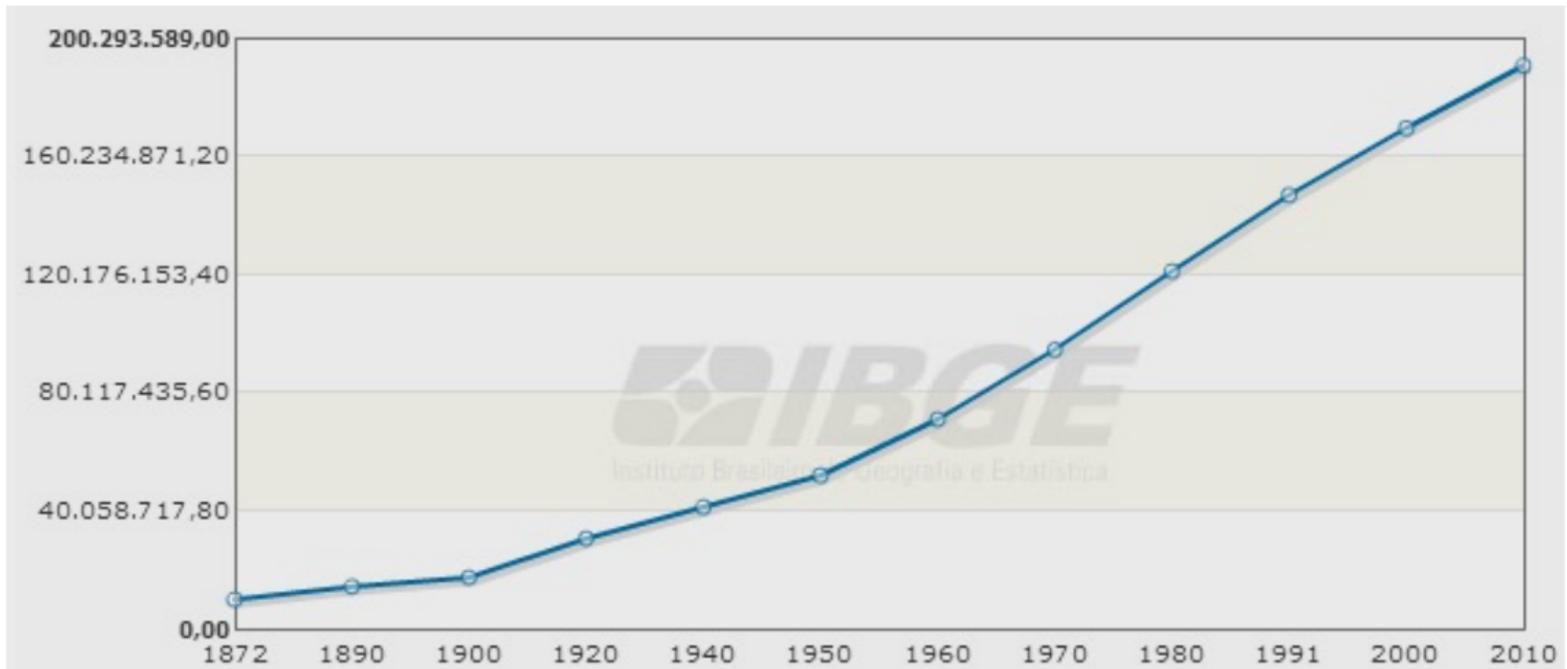


Gráfico 2: aumento populacional do Brasil.

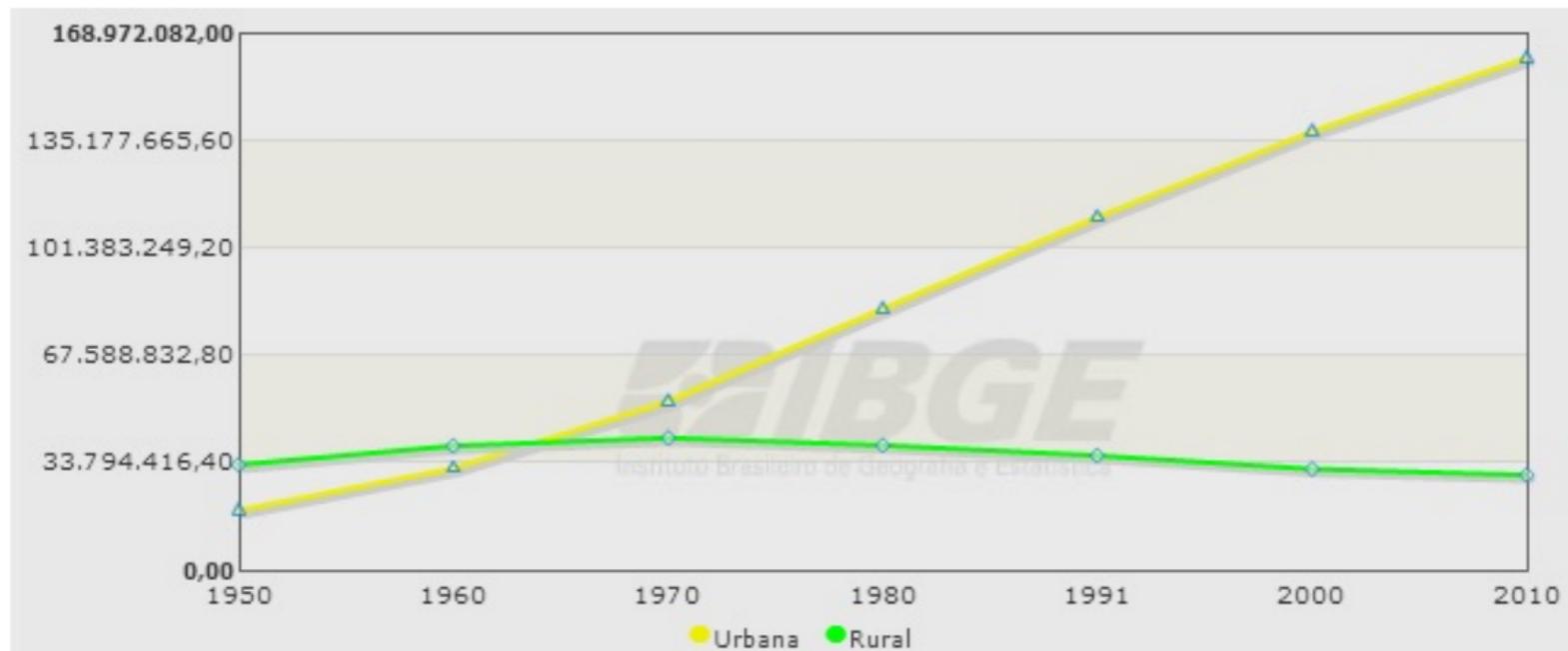


Gráfico 3: aumento populacional em algumas capitais do Brasil (destaque para as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro)

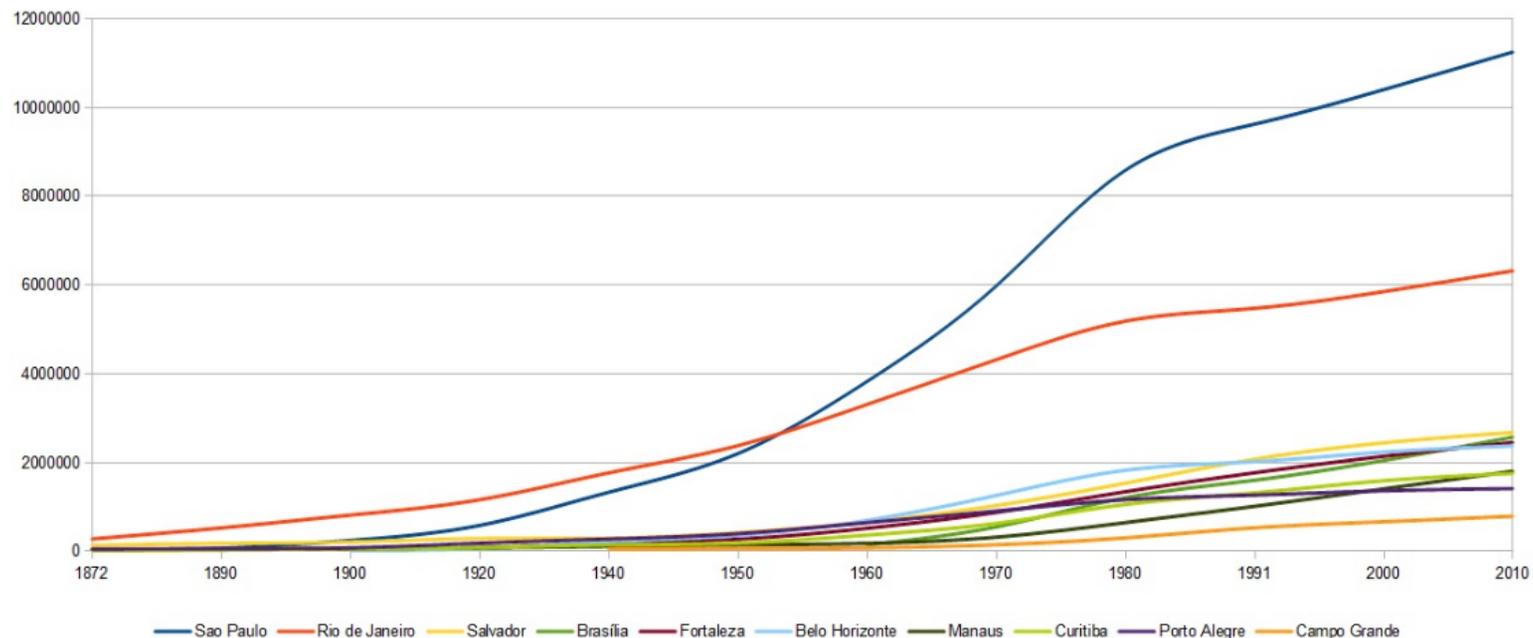


Gráfico elaborado a partir dos dados sobre população das capitais disponibilizados pelo IBGE. Disponível em:
<<http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=CD79&sv=58&t=populacao-municipios-capitais-populacao-presente-residente>>

Gráfico 4: vendas de veículos no Brasil de 1990 a 2011

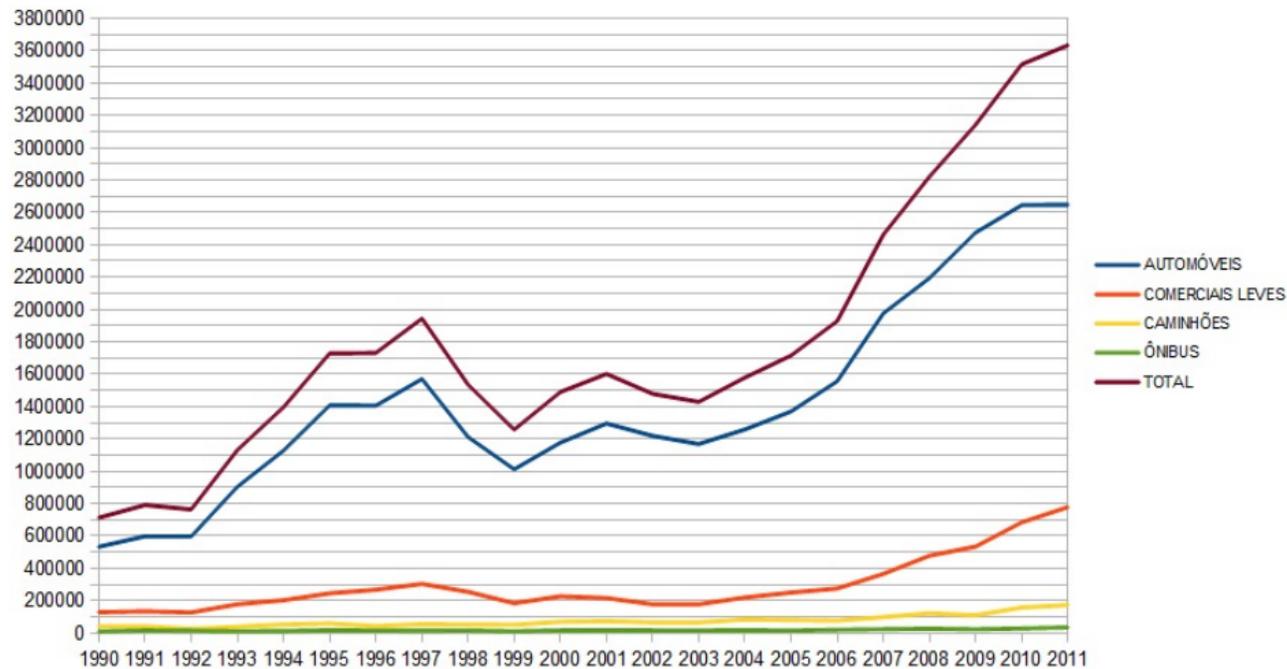


Gráfico elaborado a partir dos dados disponibilizados no Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2012. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/anuario.html>.

Gráfico 5: crescimento da frota de veículos automotores no Brasil

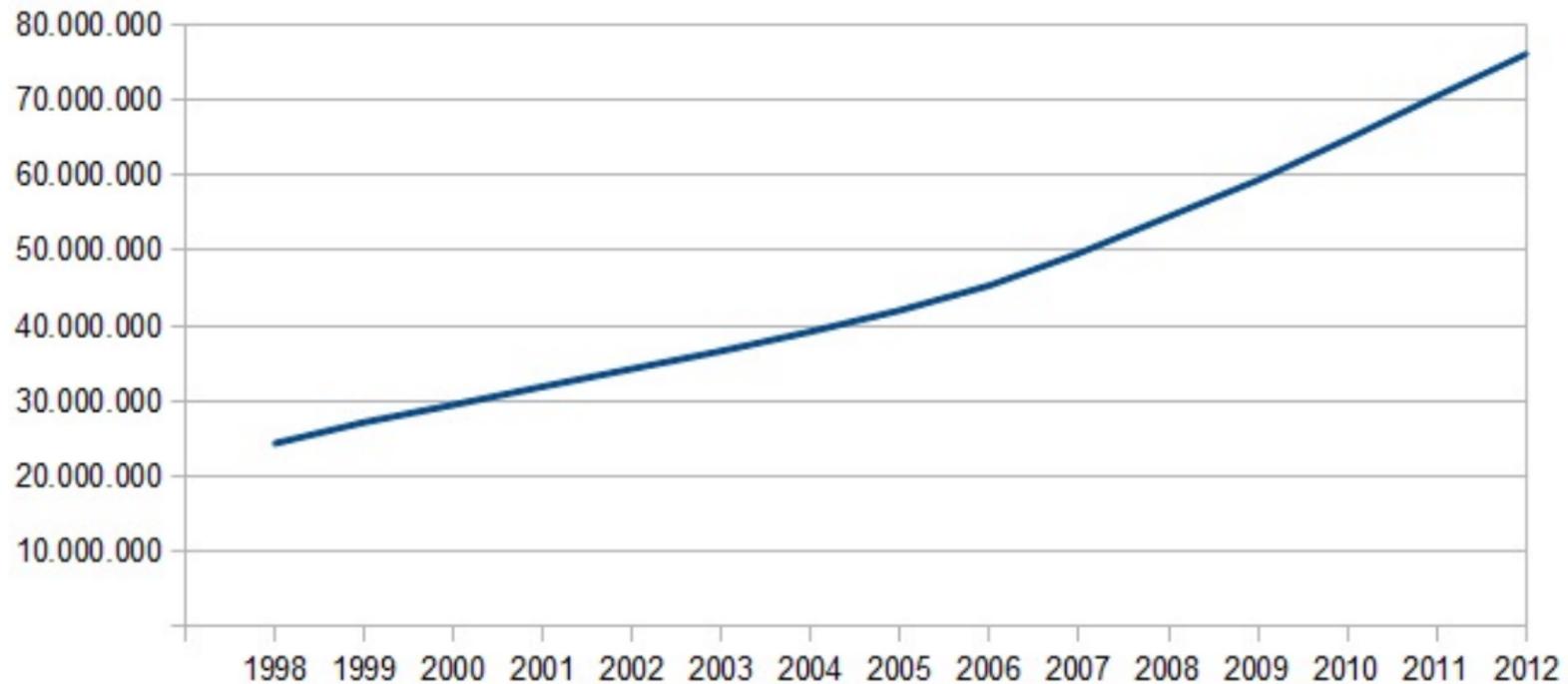


Gráfico elaborado a partir dos dados gerais sobre a frota de veículos automotores disponibilizados pelo Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>.

Figura 1: aumento do número de automóveis e motocicletas, em %.

● Porcentual de aumento do número de veículos nas regiões metropolitanas entre 2001 e 2011

Automóveis

Manaus	141,9
Belo Horizonte	108,5
Distrito Federal	103,6
Goiânia	100,5
Belém	97,3
Salvador	94,3
Curitiba	91,7
Fortaleza	89,7
Recife	78,2
São Paulo	68,2
Porto Alegre	67
Rio	62

Motocicletas

Belém	708,3
Salvador	468,1
Manaus	382,2
Distrito Federal	373,3
Recife	338,8
Rio	338,6
Fortaleza	320,9
Belo Horizonte	312,5
Curitiba	273,4
São Paulo	260,8
Goiânia	228,4
Porto Alegre	202,6

FROTA das capitais quase dobra em 10 anos; SP ganha 3,4 mi de veículos. Estadão, 01 out. 2012. Disponível em:

<<http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,frota-das-capitais-quase-dobra-em-10-anos-sp-ganha-34-mi-de-veiculos,938682,0.htm>>.



BELO HORIZONTE EM FOCO

Para os moradores de Belo Horizonte, os números comprovam a sensação diária de se ter cada vez mais problemas relacionados ao trânsito.

Em 10 anos houve um acréscimo de quase 500 mil carros na cidade, que passou de 526.449 automóveis em 2001 para 1.005.634 em 2011. E no final de 2012, a cidade já contabilizava 1.055.190 automóveis .

Já em relação à população, em 10 anos Belo Horizonte ganhou 142.404 habitantes, passando de 2.232.747 no ano 2000 para 2.375.151 em 2010, ou seja, aumento muito menor que o de automóveis.

Tabela 1: tempo gasto no deslocamento dos trabalhadores

	TEMPO DE DESLOCAMENTO DOS TRABALHADORES ENTRE RESIDÊNCIA E TRABALHO		
REGIÃO METROPOLITANA	Mais de meia hora até uma hora	Mais de uma hora até duas horas	Mais de duas horas
São Paulo	34,53%	23,24%	5,32%
Rio de Janeiro	33,36%	23,13%	5,50%
Salvador	35,75%	17,31%	2,25%
Belo Horizonte	33,69%	16,79%	1,79%
Recife	34,79%	14,94%	1,73%
Curitiba	32,27%	12,89%	1,18%

Fonte: IBGE. Tabela 3422. Disponível em:

<<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=cd&o=12&i=P&c=3422>>

Tabela 2: mortes no trânsito no Brasil

Ano	Denatran	SUS	DPVAT
2002	18.877	32.753	sem dados
2003	22.629	33.139	sem dados
2004	25.526	35.105	sem dados
2005	26.409	35.994	55.024
2006	19.910	36.367	63.776
2007	sem dados	37.407	66.836
2008	sem dados	sem dados	57.116

No ano de 2009 , foram registrados 403.278 acidentes de trânsito com vítimas no Brasil; 726.220 veículos envolvidos; e 501.829 vítimas não fatais.

Fonte: Confederação Nacional de Municípios e

<http://www.brasil.gov.br/sobre/cidadania/gentileza-urbana/paz-no-transito/o-transito-em-numeros>

Tabela 3: comparativo de mortes no trânsito

	Mortes	População em 2008	Mortes por 100 mil habitantes
Brasil	57.116	189,6 milhões	30,1
Estados Unidos	37.261	304 milhões	12,5
União Europeia	38.876	498 milhões	7,8

Fonte: Confederação Nacional de Municípios

DADOS – CIDADES INSUSTENTÁVEIS

OS PLANOS DIRETORES MUNICIPAIS PÓS-ESTATUTO DA CIDADE:
Balanço crítico e perspectivas, Observatório das Metrôpoles.

Capítulo V – A POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA E DOS PLANOS DIRETORES. Problemas: Exclusão Social: 55 milhões de brasileiros não têm acesso ao serviço de transporte Público (...); Acidentes: 30 mil mortes, 350 mil feridos, 120 deficientes físicos a cada ano. Comprometimento de 30% dos recursos do SUS. Congestionamento: o automóvel ocupa 90% do espaço viário, para transportar apenas 20% das pessoas. Poluição Ambiental: Os congestionamentos das duas maiores cidades brasileiras, Rio de Janeiro e São Paulo, representam 506 milhões de horas gastas por ano pelos usuários do transporte coletivo e 258 mil litros de combustível por ano. Perda da competitividade das cidades: aumento dos custos de investimentos, redução de produtividade e perda de eficiência.

A CIDADE INSUSTENTÁVEL



A CIDADE SUSTENTÁVEL

O planejamento, portanto, assume papel essencial para que as cidades cumpram a sua função social, e os Municípios, a partir do Estatuto da Cidade, têm o poder-dever de identificar os rumos para o desenvolvimento das cidades, sempre tendo presentes as diretrizes gerais de política urbana previstas no Estatuto da Cidade. O Estatuto das Cidades estabelece as regras gerais, com base nas quais a legislação municipal regulará a aplicação dos instrumentos, observado o planejamento e o interesse local. Especial enfoque deve ser dado na lei local no sentido de aplicar os instrumentos como indutores ao cumprimento da Função Social da Cidade e da Propriedade Urbana.

A CIDADE SUSTENTÁVEL

Como principal instrumento de planejamento urbano, o Plano Diretor deve estabelecer os princípios do desenvolvimento urbano em acordo com as diretrizes gerais estabelecidas no Estatuto da Cidade e os instrumentos nele inseridos somente podem ser aplicados se observados e desenvolvidos tais princípios, sob pena de ilegalidade. Portanto, o planejamento deve definir a função social da propriedade urbana em prol da cidade sustentável, indicando os usos compatíveis, estabelecendo os requisitos e as condições para a sua implantação, vedando os usos incompatíveis, evitando a ociosidade predadora, induzindo o desenvolvimento da cidade para regiões, potencializando o uso dos equipamentos e serviços.

DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA: O QUE É MOBILIDADE URBANA

**LE CORBUSIER - CARTA DE ATENAS;
LEI DE MOBILIDADE URBANA - Lei n. 12.587/12;
ESTATUTO DA CIDADE - Lei n. 10.257/01 - ART. 2º;
FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE - ARTS. 182 E 225 DA
CF/88**

A FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE

O Estatuto da Cidade “estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental” (Cap. I, art. 1º, par. Único).

Dispõe que “a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno funcionamento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana...” (art.2º).

A gestão coletiva nos limites do local propicia maior efetivação da democracia direta. Mas, na atual globalização da economia, da mobilidade e na ênfase dos meios de comunicação mediáticos, o local não apresenta uma resposta satisfatória para considerar a diversidade, as diferenças, a multiplicidade das escalas e de organização comunitária e de compreensão da dinâmica global.

A FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE

Art. 182, CF/88: “A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.”

Art. 225, CF/88: “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.”

Art. 6º, I, Lei de Mobilidade Urbana: “A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I – integração com a política de desenvolvimento urbana e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;”

Falta de Tratamento Integrado das Diversas Políticas Públicas POLÍTICA PÚBLICA DE INCENTIVO À AQUISIÇÃO DE MOTOCICLETAS X IMPACTO ECONÔMICO FINANCEIRO DAS FAMÍLIAS E DA PREVIDÊNCIA

Pesquisa realizada pelo Instituto de Ortopedia do Hospital das Clínicas de São Paulo, que acompanhou 68 pacientes, por mais de um ano constatou que:

- a maior parte das vítimas era homem e tinha entre 18 e 28 anos;
- todos os que trabalhavam passaram a receber auxílio da previdência social;
- 84% relataram que o trauma afetou toda a economia familiar;
- 40% das vítimas usavam a moto para o trabalho;
- 46% dos pacientes se endividaram e não conseguiram pagar as contas;
- 17,6% dos casos os parentes tiveram de deixar o emprego para ajudar nos cuidados da vítima;
- a gravidade dos acidente com motos aumentaram 20% em dois anos.

MOBILIDADE URBANA

Planejamento Integrado, Sustentável e Participativo

O Planejamento deve propor modelos de organização de políticas públicas, destinado a produzir decisões que definem os caminhos fundamentais e ações que guiem a organização integrada entre todas as áreas de gestão urbana, orientado para resultados com decisões unificadas, e de modo a propiciar atuação e participação de todo os níveis nas ações desenvolvidas com vistas ao atendimento das cinco dimensões do desenvolvimento sustentável;

MOBILIDADE URBANA

Planejamento Integrado, Sustentável e Participativo

O problema de mobilidade, que afeta a função de circulação (de bens, pessoas, veículos e outros modais), precisa de planejamento participativo.

A participação aumenta a legitimidade do texto legal aumentando a possibilidade de se tornar efetivo.

O Planejamento deve ser participativo de modo a conferir maior legitimidade as ações governamentais. Diferentemente da doutrina Habermesiana, o argumento racional nem sempre deve sobressair, de modo que as minorias e as particularidades tenham vez, a fim de garantir a diversidade e a igualdade de direitos.

PLANEJAMENTO AMBIENTAL E PLANEJAMENTO URBANO

DIMENSÃO AMBIENTAL –
DIMENSÃO ECONÔMICA –
DIMENSÃO SOCIAL
DIMENSÃO TERRITORIAL –
DIMENSÃO ÉTICO-
CULTURAL

Ordenação Territorial X Perspectiva Econômica

Ordenação da cidade;

Perspectiva Econômica;

Habitação = emprego = serviços = produtos.

Novo Pacto de inclusão e produção de um espaço social integrado; Proposta de Estruturação

Territorial;

Inclusão social.

O Plano de Mobilidade Urbana de BH não prevê a Carona Solidária – SOLUÇÃO SIMPLES E BARATA



CARONA SOLIDÁRIA



A carona solidária é um instrumento idas de gestão de demanda de tráfego utilizada para contornar o trânsito intenso.

CARONA SOLIDÁRIA



É altamente incentivada nos Estados Unidos, Canadá e vários países da União Europeia para aliviar os problemas crônicos do congestionamento viário.

Faixa separada para os veículos de grande ocupação (faixa com o losango pintado), incluindo os participantes da carona solidária.
EUA



A sign encouraging carpooling during the gas shortage (1973 oil crisis)



Carpool pick-up place in Netherlands



CARONA SOLIDÁRIA

Na Europa, a iniciativa foi estimulada pelo Parlamento a fim de ajudar os países no cumprimento de suas metas de redução de emissão de CO₂, já que a utilização de automóveis representa 12% de suas emissões globais de dióxido de carbono.

Outros países como o Canadá, adotaram a medida por questão de saúde pública já que a poluição atmosférica tem sido a causa de uma série de doenças principalmente em crianças e idosos, o que além de ser um grave problema social ainda onera consideravelmente o Estado.

COMO FUNCIONA

A carona solidária pode ser organizada por diversos meios:

Sites públicos:

- Carona Solidária.com (www.caronasolidaria.com)



- Caronetes (www.caronetes.com.br)

Sites fechados (por exemplo, para funcionários)

Aplicativos para smartphones

Agências de Carona

Pick-up pontos

COMO FUNCIONAL

- Secretaria do Meio Ambiente de São Paulo - Sistema Ambiental Paulista
- Programa de Carona Solidária entre os Servidores da Câmara Municipal de São Paulo
- Universidades e Escolas

MUDANÇA DE PARADIGMA

Mudança de postura – carona solidária como instrumento de gestão – o veículo particular como meio de transporte social.

Modelo de parceria entre o Estado e o Particular;

Envolvimento do cidadão no processo de planejamento da mobilidade urbana – maior legitimidade e responsabilidade;

Mudança do paradigma da prestação do serviço de transporte público pelo Estado;

DESAFIOS

A Responsabilidade Civil do Transportador de Pessoas é objetiva e solidária.

Súmula 145 do STJ: “No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave.”

Fatos Jurídicos Incompatíveis – Seguro – Risco Social.

- O motorista não pode levar nem seu filho no seu carro!

DESAFIOS

Ao se dividir a gasolina, este transporte seria desinteressado?

Este tipo de transporte não perde a condição de transporte desinteressado.

Dividir a gasolina não é lucro, a ordem econômica fica diluída face a dimensão social que coloca este tipo de transporte em uma categoria diferenciada de transporte coletivo.

INCENTIVOS AO PARTICULAR

Experiência estrangeira: pista preferencial [veículos com quatro passageiros - França: Cité Green (www.citegreen.com)]; sanção premial [Cidade Viva (www.cidadeviva.com.vc)] é possível ganhar pontos e trocá-los por recompensas, como descontos em livros, artigos esportivos, ingressos, oferecidas por empresas conveniadas...]

PROPOSTAS

Mudança na Legislação quanto a responsabilidade – tratamento da questão como transporte de valor social;
Envolvimento do poder público – Instrumento de Gestão;
Mudança de postura por parte do cidadão;
Visão integrada do planejamento de mobilidade urbana.

NUJUP
NÚCLEO JURÍDICO DE POLÍTICAS PÚBLICAS



OBRIGADA!!