

## **MOBILIDADE URBANA - INVEPAR/RIO COMO VAMOS – 2012**

A partir da recente parceria estabelecida entre a INVEPAR e o Rio Como Vamos, foi definido um cronograma de debates com convidados de grupos distintos formados pelos seguintes setores: setor privado, academia/sociedade civil e setor público.

### **RELATÓRIO - PRIMEIRO GRUPO DE DEBATES – 22 DE AGOSTO DE 2012**

#### **- PARTICIPANTES:**

- Claudia Jeunon (Invepar)
- Marco Arildo Prates (Invepar)
- Marcia Vaz (Fetranspor)
- Guilherme Wilson (Fetranspor)
- Ronaldo Vancellote (Lamsa)
- Márcia Fragoso Soares (Lamsa)
- Celina Carpi (RCV)
- Daniel Becker (RCV)
- Rosiska Darcy de Oliveira (RCV)
- Thereza Lobo (RCV)

#### **- TEMAS:**

- Governança
- Qualidade e quantidade de informações
- Estratégia de monitoramento e controle
- Suficiência e qualidade de investimentos públicos e privados

Uma Nota Técnica (em anexo) foi previamente preparada e encaminhada aos convidados.

#### **- PRINCIPAIS PONTOS DISCUTIDOS:**

- A reunião foi convocada em função de importância da mobilidade urbana na qualidade de vida de todos os cariocas. Os problemas da mobilidade urbana são problemas cotidianos que atravessam todos os extratos sociais. Há poucos espaços de debates entre os atores envolvidos com o assunto, e o Rio Como Vamos pergunta como esses atores interagem hoje para enfrentar os problemas da mobilidade urbana.

- A falta de uma estratégia única para a cidade impede o estabelecimento de prioridades necessárias a uma boa governança. Não há um Conselho de Mobilidade Urbana para discutir os diversos modais de transportes, e as agendas públicas são definidas em função de interesses específicos (disputa de mercado). Destacou-se a necessidade do debate entre todas as concessionárias que agem na cidade (ex: água, luz). A população não conhece os processos decisórios e deve ser ouvida quanto as suas necessidades, desde que seja previamente esclarecida sobre os assuntos a serem discutidos.
- A falta de informações dificulta o diálogo entre os atores que tomam decisões. Uma estratégia de monitoramento e controle necessita de governança e qualidade de informações pertinentes. Informações sobre mobilidade são alteradas em função de intervenções do poder público (ex: Linha Amarela, Bilhete Único), mas geram novos bancos de dados. Novas tecnologias (ex: softwares para taxistas, controle do tráfego) também geram informações e prestam serviços sobre a mobilidade a população. Foi lembrada a necessidade de se criar indicadores relativos à qualidade dos serviços prestados pelos modais.
- São Paulo, Campinas e Curitiba: a partir de investimentos tornaram-se os únicos a ter transportes de massa mais amplos do que o transporte individual. Candidatura para os Jogos na cidade: ponto de partida para os investimentos em mobilidade. A construção de novas vias (ex: Transoeste) visou atender as exigências do COI. O Plano Diretor de Transportes da cidade estará desatualizado em 2016 em função das novas vias em construção e dos modais que serão introduzidos (ex: VLT). O Plano deveria ser feito de 5 em 5 anos para melhor orientar futuras intervenções e investimentos.
- Foi sugerido que o RCV incentive a criação de um Conselho de Mobilidade Urbana para a cidade.