

GT MOBILIDADE URBANA - RIO COMO VAMOS

21 de novembro de 2012

RELATÓRIO SEGUNDO GRUPO DE DEBATES:

Em continuidade à discussão sobre mobilidade urbana, o Rio Como Vamos promoveu um segundo encontro com integrantes da academia e da sociedade civil.

PARTICIPANTES:

- Claudia Jeunon (Invepar)
- Renato Moya (Invepar)
- Fabiana Izaga (UFRJ/IAB-RJ)
- Regina Cohen (UFRJ)
- Georgia Pessoa (Climate Works/ICAL)
- Manuel Thedim (IETS)
- Ronaldo Balassiano (Coppe/Empresa Olímpica Municipal)
- Celina Carpi (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
- Conservação da cidade
- Papel da população (cultura cidadã)

Foi previamente encaminhada aos convidados uma tipologia de informações solicitando que assinalassem os indicadores considerados imprescindíveis no acompanhamento das questões relativas à mobilidade urbana.

PRINCIPAIS PONTOS DISCUTIDOS:

- Para o Rio Como Vamos a mobilidade urbana está mais presente no cotidiano das pessoas do que outros serviços, como educação e saúde por exemplo. Foi destacada a importância da participação da população (Cultura Cidadã), sem a qual as

instâncias governamentais não conseguirão desenvolver uma cidade sustentável. A necessidade de criar uma plataforma de debate entre o público e o privado sobre a mobilidade da população no Rio de Janeiro foi reafirmada.

- Foram levantadas questões sobre a dificuldade de se empreender novos negócios, se não houver uma solução que leve a uma integração entre os tipos de transportes. Os terminais de integração modal precisam incluir acesso facilitado a serviços públicos e comércio.
- Ressaltou-se a importância da ampla circulação de informação para que a população tenha conhecimento sobre o que a cidade oferece (por exemplo: cultura e lazer), bem como sobre os modais que atendem esses locais.
- Houve consenso sobre a relevância da governança no que diz respeito à mobilidade. A mobilidade não é determinada pelo cidadão, mas sim por diferentes espaços de poder. Lembrou-se que é preciso incluir a Região Metropolitana para uma melhor governança por meio de um espaço supra municipal.
- A elaboração do novo PDTU, ou outra alternativa, corre o risco de sair já desatualizada, além de ter sua lógica alterada em relação ao anterior com riscos de descontinuidade no atual processo.
- Não há um modelo de governança que leve em conta o usuário dos modais, salvo no momento atual quando há pressão externa em função dos próximos eventos na cidade. Para alguns participantes há necessidade de diálogo entre as diferentes esferas do poder público, para depois haver um entendimento com as empresas privadas e a sociedade.
- O gerenciamento da demanda é necessário para se evitar inclusive o atual modelo tarifário, considerado esquizofrênico uma vez não há um real sistema de bilhete único para a utilização de todos os modais pela população como um todo.

- Lembrou-se que a sociedade civil precisa discutir o tipo de legado que deseja em função das intervenções que serão realizadas para os grandes eventos. As Olimpíadas definiram áreas planejadas para o evento sem considerar onde as pessoas trabalham e vivem. Fala-se pouco sobre o legado.
- Os novos eixos de transporte poderão se tornar polos de empregos.
- Como é vista a nova Lei de Mobilidade Urbana? Antes de se identificar o melhor planejamento urbano a ser adotado é necessário se saber qual o modelo urbano que se deseja. O modelo urbano deve levar em conta que cerca de 40% das atividades das pessoas podem ser feitas a pé. A execução do Asfalto Liso não foi acompanhada por um Calçada Lisa, por exemplo.
- Chamou-se a atenção para a necessidade da educação e da informação para possíveis melhorias no comportamento da população no que diz respeito à mobilidade do dia a dia.
- Foi lembrado que, além do ordenamento da base física do espaço, é preciso considerar a variável tempo para se avançar na discussão sobre mobilidade urbana. O gerenciamento da demanda deve levar em conta, por exemplo, as atividades das pessoas. Na Europa já existem diversas Secretarias do Tempo onde o poder público leva em conta a opinião de atores específicos (ex: as mães) para definir fluxos flexíveis de entrada e saída do trabalho e da escola. Debateu-se ainda sobre a percepção do tempo ligada à regularidade na prestação do serviço pelos modais (ex: prévio conhecimento do tempo rotineiro despendido por determinado transporte público), e que poderá ser maior ou menor em função da qualidade oferecida. O sucesso das BRTs está ligado a essa regularidade.
- A definição de indicadores efetivos para o monitoramento da mobilidade urbana foi discutida. Sugeriu-se criar categorias de indicadores. Já há um conhecimento prévio da cidade, e de suas demandas, e outros indicadores poderão surgir a partir do legado a ser deixado pelos grandes eventos. Será possível

confrontar as questões de mobilidade e do legado com a realidade da cidade. O gerenciamento da demanda, o monitoramento do tempo gasto e seu custo com a mobilidade para execução das atividades cotidianas, e formas de executar atividades a pé podem ser novos indicadores a serem considerados.