

Lab de Comunicação para Mobilidade

Imagens da Mobilidade

Relatório final | Outubro 2018



© 2018 ABERJE – Imagens da Mobilidade

Concepção e planejamento:

Paulo Nassar – Diretor Presidente da Aberje e Professor Titular da ECA-USP

Hamilton dos Santos – Diretor Geral da Aberje

Leão Serva – Curador do Lab de Comunicação para a Mobilidade

Coordenação

Carlos A. Ramello e Gisele Souza

Desenvolvimento

Carlos A. Ramello

Realização

DMR Consulting

Análise de dados

Carlos A. Ramello e Gisele Souza

Apresentado

GM

Apoio

CCR

Copyright © 2018 by ABERJE. Todos os direitos dessa publicação são reservados à ABERJE
É proibida a duplicação ou reprodução no todo ou em parte, por qualquer meio,
sem expressa autorização

ABERJE. “Imagens da Mobilidade”. São Paulo: Aberje, 2018. (Pesquisa)

Apresentação

A pesquisa Imagens da Mobilidade é uma das ações do Lab de Comunicação para Mobilidade Aberje, apresentado pela GM, com apoio da CCR. Com o objetivo de identificar os principais desafios em relação à mobilidade urbana, a pesquisa entrevistou dois grupos distintos: os transporteiros (responsáveis pelo planejamento e operação da mobilidade de São Paulo e especialistas na área) e formadores de opinião em mobilidade (jornalistas, comunicadores, especialistas e influenciadores). O estudo analisou a visão de cada grupo em relação às questões da mobilidade urbana no Brasil.

A metodologia teve como base o preenchimento de um questionário de nove perguntas, aplicado entre julho e setembro de 2018, predominantemente na cidade de São Paulo. Ao todo foram 16 respondentes.

O tratamento dos dados levou em consideração as convergências e divergências das respostas dos entrevistados e seguem aqui apresentadas questão por questão. Cada uma delas descrita neste relatório traz uma análise das respostas à questão, em que constam as colocações pontuais apresentadas por ambos os públicos e extratos das opiniões dos entrevistados, um recorte *ipsis literis* da fala dos entrevistados.

Agradecimentos

A identidade dos entrevistados não será mencionada no decorrer da pesquisa. Entretanto, ressaltamos que sem sua disponibilidade e generosidade essa pesquisa não teria sido possível. Nossos sinceros agradecimentos aos participantes.

Agradecemos também ao curador do Lab, o jornalista Leão Serva por toda contribuição e inspiração nas ações e discussões fomentadas pelo Lab.

Esperamos que a pesquisa Imagens da Mobilidade contribua com a qualificação da comunicação sobre Mobilidade Urbana em empresas, instituições e poder público.

Atualmente quais são os maiores problemas em relação à mobilidade urbana na cidade?

Existe praticamente consenso entre os participantes da pesquisa (Transporteiros e Formadores de opinião) de que o grande problema da mobilidade urbana é uma decorrência do modelo de cidade adotado. Tal modelo gerou grande concentração da população nas periferias e manutenção dos bens e serviços em polos centrais, concorrendo para a necessidade de grandes deslocamentos, principalmente para acesso ao trabalho e à educação, associado à opção pelo transporte rodoviário em detrimento ao transporte sobre trilhos.

Ressaltamos que, em termos de questões pontuais colocadas pelos participantes do estudo, temos:

- ✓ Regressividade de investimentos públicos em transporte e falta de política pública para transporte coletivo, com priorização ao transporte individual;
- ✓ Transporte coletivo de baixa qualidade de serviço, com cobertura insuficiente e alto custo;
- ✓ Falta de segurança dos usuários associada a cada modal de transporte, com elevados índices de acidentes;
- ✓ Falta de integração entre os modais de transporte coletivo, com acessibilidades e conexões;
- ✓ Infraestrutura do transporte coletivo, com capacidade insuficiente dos meios, notadamente dos de média (ônibus) e grande (trens e metrô) capacidades, com pequena rede metro-ferroviária, com baixa densidade de faixas exclusivas/corredores e sem priorização do tráfego dos ônibus;
- ✓ Falta de privilegiar o pedestre em seus deslocamentos para e das estações e terminais, através de travessias seguras, boas calçadas, sinalização e acessibilidade;
- ✓ Insustentabilidade econômica financeira, uma vez que a produção de transporte de qualidade é cara e a crescente imobilidade o torna mais caro ainda;
- ✓ Impotência dos governantes no enfrentamento do problema.



Atualmente quais são os maiores problemas em relação à mobilidade urbana na cidade?

Transporteiros

“Os maiores problemas, de forma reduzida, estão relacionados à dois pontos centrais: a regressividade de investimentos públicos e aos padrões de desenvolvimento urbano insustentáveis.

Investe-se excessivamente mais em modos individuais motorizados do que em modos coletivos sustentáveis e em transporte ativo (pedestre e ciclista).”

“Colapso nos transportes das grandes metrópoles: priorização do transporte individual, baixa eficiência na economia e perda de competitividade.

Crescimento desordenado das metrópoles: pobreza das populações na periferia, questão do meio ambiente, crescimento do tráfego nas grandes artérias, crescimento da frota de veículos e motos, transporte urbano clandestino, violência que permeia o transporte, transferência da responsabilidade pelo transporte para os governos locais, conflitos institucionais.”

“De um modo geral, está associado ao tempo gasto nos deslocamentos, que impacta a produtividade do país e a qualidade de vida das pessoas, e que deriva da falta de planejamento urbano orientado

Formadores de opinião

“A deficiência da infraestrutura voltada ao pedestre e ao transporte coletivo.

A falta de integração entre o planejamento, a gestão urbana e a mobilidade.

A política de incentivo ao transporte rodoviário e individual.”

“Excesso de veículos voltados para o transporte individual.

Falta de uma política séria e perene de incentivo ao uso do transporte coletivo, acompanhada de investimentos na melhoria desse transporte.”

“Gestão caótica, planejamento falho e investimentos intermitentes – deixa-se planos pelo caminho, desperdiça-se o dinheiro público e aproveita-se pouco a inteligência já desenvolvida nesse setor.”

“Transporte coletivo: integração entre os modais, com acessibilidade e conexões; maior número de faixas exclusivas/corredores, com priorização do tráfego dos ônibus.

Falta de segurança dos usuários associada a cada modal de transporte.

Priorização do transporte individual.”



Transporteiros

para policentralidade.

No transporte público, falta de privilégio ao pedestre em seus deslocamentos para e das estações e terminais, através de travessias seguras, boas calçadas, sinalização e acessibilidade.”

“Em linhas muito gerais, são problemas de planejamento urbano (ocupação urbana espalhada, periferização, concentração de empregos x moradia) e de transporte (transporte coletivo de baixa qualidade de serviço e com cobertura de infraestrutura insuficiente; custo alto do transporte público, falta de infraestrutura adequada para pedestres e ciclistas, taxas de motorização aumentando).”

“O congestionamento que prejudica a operação dos ônibus e os índices elevados de acidentes (2 a 3 vezes maiores que o dos países desenvolvidos).”

“O uso e ocupação do solo de forma irracional, com longas distâncias entre os locais de moradia, trabalho e estudo.

A capacidade insuficiente dos meios de transporte, notadamente dos de média (ônibus) e grande (trens e metrô) capacidades.

A infraestrutura insuficiente, com pequena rede metro-ferroviária, pequena estrutura de corredores de ônibus e viário em geral.



Transporteiros

Ausência de áreas de estacionamento, fora do centro expandido, conectados às estações metro-ferroviárias e terminais de ônibus.

Insuficiente infraestrutura para o transporte de carga de passagem e de destino à cidade.”



Quais foram as maiores ações orientadas para a mobilidade sustentável implementadas nos últimos dois anos?

Para os Transporteiros, poucas ações foram realizadas, sendo a maioria delas de caráter pontual, entre elas:

- ✓ Novas estações de metrô;
- ✓ VLT e BRT em algumas cidades;
- ✓ Aplicativos para transporte coletivo e individual;
- ✓ Investimentos no modal bicicletas;
- ✓ Bilhetagem eletrônica;
- ✓ Movimentos sociais (tipo “passe livre”);
- ✓ A concorrência para sistemas de ônibus em São Paulo.

Para os Formadores de opinião, praticamente não foram realizadas ações recentes, exceto alguns investimentos em ciclovias e corredores de ônibus, a implantação do BRT/MOVE em Belo Horizonte e estudos para ônibus movido a hidrogenio.



Quais foram as maiores ações orientadas para a mobilidade sustentável implementadas nos últimos dois anos?

Transporteiros

“Em São Paulo, poucas ações nesse sentido têm sido implantadas nos últimos anos. Entrega de estações de metrô contratadas há muito. Reabertura da concorrência para o sistema de ônibus da capital com ajuste das metas de emissões. Adicionalmente, lançamento de novos sistemas de compartilhamento de bicicletas.”

“Em São Paulo e em Salvador continuam os investimentos na rede metro-ferroviária. Em diversas outras capitais a implantação de corredores e faixas exclusivas para os ônibus. Sistemas de VLT implantados em Santos e Rio. Tendência de se investir em ciclovias e bicicletas públicas. O uso de aplicativos para os transportes coletivos (CITTAMOBIL, MOOVIT e muitos outros) e a bilhetagem eletrônica está implantada em todas as grandes cidades. Novas garagens implantadas com reuso da água, captação de energia solar, uso de pneus a nitrogênio e Cresce a gestão digital da frota e da operação.”

Formadores de opinião

“Em São Paulo os corredores de ônibus, as novas linhas de metrô e os 400 km de ciclovias. O que pecou contra foi o aumento das velocidades nas marginais que breiou um processo de acalmamento de trânsito que vinha rolando em São Paulo.”

“Já faz mais tempo, mas na cidade de São Paulo, apesar da gritaria generalizada, porque somos cultuadores do carro, foi a instalação de ciclovias e ciclofaixas. Porém, mesmo com todas as imperfeições, atropelos e percalços, foi a primeira vez que a administração pública em São Paulo mostrou que a convivência entre ciclistas e condutores não só é necessária como irreversível.”

“Não se fez nenhuma grande ação orientada para a mobilidade nos últimos dois anos. Última grande ação ocorreu em 1978 com a implantação de corredor de ônibus com trólebus. Grande ação seria a implantação de uma política pública.”



Transporteiros

“O bilhete único. Investimento nos Metrô de São Paulo e Rio de Janeiro. As ciclovias (principalmente em São Paulo). O rodízio de veículos (principalmente em São Paulo).”

“Poucos avanços na Lei Nacional da Mobilidade Urbana, com poucas cidades desenvolvendo planos de mobilidade. Aprovação, em 2013, do Plano Diretor de SP, com importantes conceitos de mobilidade urbana sustentável. O Rio ampliou a rede de transporte de média/alta capacidade. Alguns avanços nas redes de outras cidades (metrô, VLT, BRT). Alguns avanços pontuais em ciclovias e infra para pedestres.”

“Dentro do conceito utilizado, certamente foi a onda de bicicletas. São saudáveis, têm (e devem ter) o seu espaço na matriz de deslocamentos. Mas a ideia “vendida” de que a solução é por aí entendo poder ser vista, até, como “propaganda enganosa”. Da mesma forma que os aplicativos: São importantes, vieram para ficar e contribuem para maximizar o uso de ativos (infraestrutura e material rodante). Mas imaginar que enfrenta o grosso do problema...”

“Nenhuma ação estruturante de cunho estratégico foi implementada nos últimos dois anos na área da mobilidade, pelo menos em termos de transporte público. Exceto projetos pontuais, como os BRT de Goiânia e Salvador. Na área da mobilidade

Formadores de opinião

“Na RMBH as ações foram extremamente tímidas. O único avanço em termos de mobilidade foi o BRT/MOVE em dois importantes corredores, alterando a lógica do transporte coletivo e o planejamento metropolitano, estimulando a criação de novas centralidades metropolitanas. Algumas cidades delinearam investimentos iniciais no transporte multimodal, outras iniciaram ações no sentido de repensar o território, mas a falta de continuidade e consistência das ações têm comprometido o avanço destas iniciativas.”

“Investimento em ciclovias na cidade de São Paulo e o desenvolvimento de pesquisa para fabricação de ônibus movidos a hidrogenio, pela UFRJ – ainda em fase de testes.”

“Nenhuma grande ação orientada para a mobilidade sustentável foi implementada nos últimos dois anos. Ao contrário, foram implementadas algumas que atrapalharam ainda mais a mobilidade.”

“Nos últimos dois anos evoluímos muito pouco nas questões de mobilidade. Não vi nada, nenhum acontecimento que mereça destaque.”



Transporteiros

ativa, têm ocorrido ações pontuais, como a criação de ciclovias e estações de bicicleta para uso público.”

“Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, as principais ações foram a construção da Linha 4 do Metrô, a inauguração do VLT e de novos corredores de BRT. Falta ainda a coesão e a integração do funcionamento de todos os modos, para que se complementem, em vez de concorrerem.”

“Não houve (não estou considerando a abertura de novas estações de metrô).”

“Foram movimentos de iniciativa da sociedade, tipo “Passe Livre”, por dar um maior foco à questão mobilidade. Também outras como o ganho de espaço das bicicletas e a chegada dos aplicativos (Uber).”



Caso dependesse apenas e tão somente de sua decisão, que ação única você implementaria nesse momento para melhoria da mobilidade urbana?

As ações que seriam implementadas pelos Transporteiros são:

- ✓ Investimento nos sistemas estruturais de transporte sobre trilhos;
- ✓ Qualificação, padronização e melhoria de calçadas;
- ✓ Priorização das vias para o transporte coletivo – corredores com áreas de ultrapassagem, prioridade semafórica e pagamento pré-embarque;
- ✓ Aumento da oferta, conectividade e qualidade do transporte de massa;
- ✓ Eliminação de estacionamento gratuito em vias públicas;
- ✓ Financiamento para a infraestrutura de transporte, com sistema para obtenção de recursos e processo de comunicação extremamente forte.

As ações que seriam implementadas pelos Formadores de opinião são:

- ✓ Aumento do número de corredores com ônibus tri-articulado elétrico, interligados por ônibus menores e micro-ônibus;
- ✓ Repensar o tecido urbano, aproximando as pessoas das oportunidades;
- ✓ Diminuição das velocidades em todas as ruas e avenidas da cidade;
- ✓ Prioridade para o transporte coletivo com corredores com áreas de ultrapassagem, prioridade semafórica e pagamento pré-embarque;
- ✓ Aceleração do programa de troca de frota de ônibus por veículos menos poluentes;
- ✓ Adoção do pedágio urbano por vias;
- ✓ Implantação de faixas solidárias nas grandes avenidas e aumento do tempo semafórico para pedestres.



Caso dependesse apenas e tão somente de sua decisão, que ação única você implementaria nesse momento para melhoria da mobilidade urbana?

Transporteiros

“Investimentos nos Sistemas Estruturais sobre Trilhos (Metrô, Trens nas Regiões Metropolitanas - VLTs nas Cidades Médias), anéis ferroviários nas Regiões metropolitanas, Trens no Transporte entre Cidades (Transporte Regional e Trem de Alta velocidade SP_Rio e SP-Brasília).”

“Qualificação, padronização e melhoria de calçadas por toda a cidade.”

“Não há “solução única”, mas a 1ª prioridade é/deve ser o aumento da oferta, conectividade e qualidade do transporte de massa. Em paralelo, algo que normalmente é desconsiderado: a redução da demanda (medida em passageiro-km).”

“A priorização das vias para o transporte público, com a criação de faixas exclusivas e corredores para ônibus.”

“Nesse momento, dado o quadro de urgência e a baixa capacidade de investimento, aumentaria a eficiência do transporte coletivo prestado pelos ônibus, dando prioridade aos ônibus em todo o viário urbano, através de corredores e faixas exclusivas,

Formadores de opinião

“No caso de São Paulo, aumentaria o número de corredores de ônibus e os eletricaria. Nessas calhas correriam apenas veículos tri-articulados que ligariam pontos estratégicos da cidade. Ônibus menores e micro-ônibus complementariam o sistema pegando passageiros em terminais interligados aos corredores.”

“Repensar o tecido urbano, buscando aproximar as pessoas das oportunidades e criar alternativas de pequenos deslocamentos sem a necessidade de carro.”

“Primeira coisa é abaixar as velocidades em todas as ruas e avenidas da cidade, promovendo um trânsito mais seguro e calmo para todos.

Com isso estaríamos estimulando a mobilidade ativa, a pé e de bicicleta.”

“Aceleraria o programa de troca de frota de ônibus por veículos menos poluentes, como prevê compromisso da cidade de São Paulo com a Lei de Mudanças Climáticas.”

“Daria prioridade ao transporte coletivo com corredores para os ônibus, com áre-



Transporteiros

prioridade na rede semafórica e implantação completa de bilhetagem eletrônica com pagamento externo (antes do embarque)."

"É utópico afirmar que uma única ação poderia resolver toda a questão da mobilidade na cidade. Deve-se pensar a urbe como um todo integrado, no qual o planejamento dos transportes seja um dos pilares do planejamento urbano."

"Eliminação do estacionamento gratuito para automóveis nas vias públicas (exceção só para moradores)."

"Investimento maciço nos sistemas transporte público, com ações no entorno das estações para melhorar a qualidade urbana e integração com bicicleta e acessibilidade para pedestre"

"Nesse momento, dado o quadro de urgência e a baixa capacidade de investimento, aumentaria a eficiência do transporte coletivo prestado pelos ônibus, dando prioridade aos ônibus em todo o viário urbano, através de corredores e faixas exclusivas, prioridade na rede semafórica e implantação completa de bilhetagem eletrônica com pagamento externo (antes do embarque)."

"É utópico afirmar que uma única ação poderia resolver toda a questão da mobilidade na cidade. Deve-se pensar a urbe como um todo integrado, no qual o planejamento

Formadores de opinião

as de ultrapassagem, com prioridade semafórica e pagamento no pré-embarque. Fazer a "metrorização" do transporte coletivo de pneus."

"Realização de ações operacionais nas rotas dos ônibus, faixas exclusivas e corredores, para assegurar uma velocidade mínima de 20 km/h nas faixas exclusivas e 25 km/h nos corredores, com a reprogramação semafórica, permissão de ultrapassagem pelos ônibus e ampliação de horário das faixas exclusivas. Também implantaria faixas solidárias nas grandes avenidas e aumentaria os tempos semafóricos para os pedestres."

"Aceleraria o programa de troca de frota de ônibus por veículos menos poluentes, como prevê compromisso da cidade de São Paulo com a Lei de Mudanças Climáticas."

"Daria prioridade ao transporte coletivo com corredores para os ônibus, com áreas de ultrapassagem, com prioridade semafórica e pagamento no pré-embarque. Fazer a "metrorização" do transporte coletivo de pneus."

"Realização de ações operacionais nas rotas dos ônibus, faixas exclusivas e corredores, para assegurar uma velocidade mínima de 20 km/h nas faixas exclusivas e 25 km/h nos corredores, com a repro-



Opinião dos entrevistados

Transporteiros

dos transportes seja um dos pilares do planejamento urbano.”

“Eliminação do estacionamento gratuito para automóveis nas vias públicas (exceção só para moradores).”

“Investimento maciço nos sistemas transporte público, com ações no entorno das estações para melhorar a qualidade urbana e integração com bicicleta e acessibilidade para pedestre.”

Formadores de opinião

gramação semafórica, permissão de ultrapassagem pelos ônibus e ampliação de horário das faixas exclusivas. Também implantaria faixas solidárias nas grandes avenidas e aumentaria os tempos semafóricos para os pedestres.”



Muitos teóricos de transportes e trânsito recomendam a adoção de pedágio urbano ou de medidas de restrição à circulação de automóveis. Você entende que essas medidas são positivas para melhorar o trânsito/mobilidade?

A quase totalidade dos Transporteiros é favorável à adoção do pedágio urbano, por entenderem não se tratar de medida restritiva e sim de mudança conceitual, onde os usuários do transporte individual pagam os custos sociais e ambientais de seus deslocamentos, porém, com algumas condições:

- ✓ Que seja devidamente regulado e adequadamente precificado;
- ✓ Que os recursos arrecadados sejam efetivamente aplicados na melhoria do transporte coletivo;
- ✓ Que seja cobrado por utilização da via urbana e não por região;
- ✓ O único contrário, acredita que a medida é inócua, pois os usuários de média e alta renda continuarão a utilizar seus veículos até que o transporte coletivo o supere em qualidade.

A maioria dos Formadores de opinião também é favorável à adoção do pedágio urbano por acreditar que toda e qualquer forma de desestímulo ao uso do transporte individual é positivo, porém, com as seguintes condições:

- ✓ Que se redesenhe os espaços públicos e a ocupação urbana;
- ✓ Que sejam ofertadas opções rápidas e confortáveis para a locomoção;
- ✓ Que os recursos arrecadados sejam efetivamente aplicados na melhoria do transporte coletivo;
- ✓ Que seja cobrado por utilização da via urbana e não por região;
- ✓ Os que são contrários acreditam que, quando não atrelada à uma política de mobilidade sustentável, se configurará apenas como instrumento arrecadatório e que, se o valor cobrado for baixo ela será inócua porém se for elevado estará se vendendo a via urbana para os ricos.



Muitos teóricos de transportes e trânsito recomendam a adoção de pedágio urbano ou de medidas de restrição à circulação de automóveis. Você entende que essas medidas são positivas para melhorar o trânsito/mobilidade?

Transporteiros

“Certamente. As vias urbanas são “bens comuns” no sentido econômico do termo (bens escassos mas livremente acessíveis a todos). O uso desses bens tende a gerar um resultado geral negativo caso não sejam devidamente regulado e “precificado”. Sendo assim, fatores de desestímulo são essenciais para promover um uso adequado e não abusivo de modos privados motorizados de transporte individual de passageiros.”

“Gravar o transporte individual; sim! Além disso, há uma mudança conceitual da maior importância: quem deve bancar o transporte coletivo/público não é apenas o USUÁRIO: são todos os BENEFICIÁRIOS.”

“Isoladamente, tais medidas podem ser efetivas no curto prazo, mas inócuas no longo prazo. Para que o usuário do transporte privado migre para o transporte público é preciso que haja uma rede de transporte público eficiente e integrada, tanto na parte física quanto na tarifária.”

Formadores de opinião

“O pedágio urbano e a restrição à circulação de automóveis quando adotados de forma desatrelada às políticas de planejamento, gestão do tecido urbano e mobilidade urbana sustentável acabam se configurando como instrumentos unicamente de arrecadação. Por isso sou contrário a adoção de medidas de restrição ao acesso ou onerosas que não estejam diretamente relacionadas a uma política de mobilidade sustentável.”

“Tudo que se refere a real restrição de uso do automóvel vai beneficiar. Mas há também que se redesenhar os espaços públicos e a ocupação urbana.”

“Sou totalmente contrário à implantação de pedágio urbano, pois se o valor for muito elevado, auxiliará no trânsito mas praticamente será vendido o viário para os ricos e se o valor baixo, não auxiliará no trânsito, uma vez que a maioria optará por pagar.”



Transporteiros

“Sim, desde que os recursos arrecadados sejam efetivamente direcionados para a melhoria do transporte público. Medidas como essa estão baseadas numa lógica racional, de que o transporte individual deve colaborar com o transporte coletivo.”

“Não. Os que tem o transporte como insumo econômico (prestadores de serviços, taxis, transportadores de mercadorias) distribuirão os custos do pedágio para seus produtos. Os de renda média e alta continuarão utilizando o transporte individual até que o transporte público supere em qualidade seu meio de locomoção.”

“Sim, embora outras medidas possam ser avaliadas; o sistema só será “justo” caso os usuários de auto paguem os custos sociais e ambientais dos seus deslocamentos, como é feito na Europa.”

“Sem dúvida, como também restrições a estacionamentos de carros. Mas essas medidas são inócuas se não houver investimento no Transporte Público.”

“Não sou favorável à medidas restritivas e sim àquelas em que se paga pela utilização, como o pagamento por utilização da via urbana (pedágio) ou dos espaços urbanos (estacionamento). Medidas que, através de um fundo de fomento ao transporte coletivo, podem gerar recursos para um transporte de qualidade.”

Formadores de opinião

“Sim, quaisquer medidas que desincentivam o cidadão a tirar o carro da garagem são válidas. Porém, é preciso oferecer opções rápidas e confortáveis para a locomoção, o que, infelizmente não ocorre no Brasil.”

“A adoção de pedágio urbano com dinheiro destinado 100% para gestão do transporte público na cidade é medida que deve ser implantada, porém dentro de um planejamento que oferecerá à população soluções de mobilidade – jamais como ação isolada.”

“Acredito que são positivas todas as formas possíveis e imagináveis para se desestimular o uso do transporte individual, quer seja: pedágio urbano, restrições de estacionamento, inspeção veicular, entre outras.”

“Conceitualmente não entendo o pedágio urbano como medida restritiva e entendo que se cobrado por utilização da via, de acordo com os horários de maior saturação, é uma forma inteligente que irá contribuir para os descongestionamentos.”



Em relação aos subsídios para o transporte coletivo (sistema de ônibus), qual medida você entende que a administração pública deveria tomar: Reduzir o subsídio com aumento de tarifas, Manter o subsídio atual ou Aumentar o subsídio para beneficiar os usuários?

Todos os Transporteiros acreditam que, à exemplo do que ocorre nas maiores cidades do mundo, os subsídios devam ser mantidos a fim de beneficiar as pessoas de baixa renda, mas deveriam ser efetuadas as seguintes alterações em relação ao modelo atual:

- ✓ O financiamento do subsídio deve ser realizado por meio de cobrança de pedágio e estacionamento;
- ✓ Ser dada maior transparência e otimização na utilização dos recursos;
- ✓ Aumentar a fiscalização e a cobrança quanto à qualidade e eficiência do sistema, evitando corrupção e desvios;
- ✓ Adicionar novas fontes de recursos, através de uma cesta extra-tarifária;
- ✓ Revisar a distribuição dos recursos, uma vez que, em São Paulo, o maior volume é destinado às integrações.

Da mesma forma, todos os Formadores de opinião também são favoráveis à manutenção do subsídio, porém:

- ✓ Que haja coragem das autoridades para cobrar eficiência do sistema e para discutir as fontes de recursos;
- ✓ Que seja estabelecido um teto e sua redistribuição mais condicionada à renda e menos à condição social;
- ✓ Que seja maior para os sistemas de transportes sustentáveis, sem o uso de combustíveis fósseis, se rediscutam as gratuidades e fontes de recursos;
- ✓ Que haja aumento da eficiência do sistema, com melhoria da qualidade, capilaridade e atendimento.



Em relação aos subsídios para o transporte coletivo (sistema de ônibus), qual medida você entende que a administração pública deveria tomar: Reduzir o subsídio com aumento de tarifas, Manter o subsídio atual ou Aumentar o subsídio para beneficiar os usuários?

Transporteiros

“Manter o nível de subsídio e financia-lo por meio de cobrança mais incisiva de estacionamento público e pedágio urbano, além de preço público dos carros privados regulados pelo CMUV. Gradualmente, pode-se reduzir o subsídio geral e fortalecê-lo de forma específica aos grupos devidamente necessários.”

“Manter o nível de subsídio e financia-lo por meio de cobrança mais incisiva de estacionamento público e pedágio urbano, além de preço público dos carros privados regulados pelo CMUV. Gradualmente, pode-se reduzir o subsídio geral e fortalecê-lo de forma específica aos grupos devidamente necessários.”

“A política de subsídios ainda é vista pela população como uma forma de recompensa aos operadores, porém ela beneficia diretamente aos passageiros e no acesso de todos os cidadãos. Entretanto, deve haver transparência na utilização e otimização de seu uso. O subsídio é um elemento presente em diversas cidades,

Formadores de opinião

“O sistema que está em vigor hoje não atende a necessidade da população e há várias questões dúbias já apontadas pelo Idec sobre essa nova licitação. Portanto não se trata de ser a favor ou contra o aumento de subsídio, trata-se de se modificar o sistema e fazer valer o direito a um transporte público eficiente e digno.”

“O ideal seria o usuário pagar um preço justo pelo transporte. Em São Paulo a tarifa é cara porque a gestão é ineficiente. Se o poder público agisse com vigor contra a corrupção e com menos “apadrinhamentos” na hora de distribuir as linhas, atingiríamos esse ponto de equilíbrio. Então, manteria o subsídio atual e melhoraria a eficiência do sistema.”

“Manter o subsídio com aumento de controle sobre o gasto das empresas de transporte público, reduzir o custo do sistema com otimização das linhas de ônibus e melhoria da qualidade das vias – o que impacta no custo da manutenção dos veículos e consumo de combustível.”



Transporteiros

respondendo, em alguns casos, por cerca de 40% da receita dos órgãos responsáveis pelo transporte.”

“Essa é uma falsa polêmica, na medida em que os subsídios ao transporte público são adotados em pouquíssimas cidades, ao contrário do que pensa o senso comum. O que o setor de ônibus urbano defende é a adoção de uma cesta de fontes extra-tarifárias que permitam cobrir os custos da operação e separar a tarifa técnica, de remuneração do serviço, da tarifa social, a ser cobrada do usuário. A partir daí, precisamos buscar outras fontes, além da tarifa, para custear o serviço. É o que os países que oferecem transporte público de qualidade fazem.”

“O caso de São Paulo, por exemplo, é limite. É elevado, cobre imensas ineficiências e atrasa projetos que aumentariam a produtividade do sistema sobre pneus. Portanto, concomitantemente ao subsídio é imperativo aumentar a EFICIÊNCIA DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES PÚBLICOS em operação na cidade. Subsidiar a ineficiência é desperdício de recursos escassos.”

“O sistema de ônibus precisa ser subsidiado, para permitir a tarifa social aos menos favorecidos. Em contrapartida as empresas de ônibus precisam ser melhor fisca-

Formadores de opinião

“Em praticamente todas as cidades e países onde existe transporte coletivo de qualidade (eficiente, seguro e confortável), o subsídio é parte integrante e relevante da matriz financeira. Por isso sou favorável a incrementar o subsídio, desde que o aporte não sirva apenas para reduzir o valor da passagem sem acréscimo da qualidade, capilaridade e atendimento do transporte coletivo.”

“Qualquer país desenvolvido do mundo tem subsídios para bens e serviços para a população. Tem que ter subsídio para o transporte coletivo, porém, o sistema tem que ser eficiente senão o subsídio irá cobrir a ineficiência. O subsídio deve ser maior para os sistemas sustentáveis e também deve-se discutir as gratuidades concedidas e fontes de recursos para a concessão do subsídio, como, por exemplo, uma taxa no valor do combustível.”

“Existe nas grandes cidades do mundo inteiro. Foi instituído aqui em razão da baixa renda da população e, também, pelo alto custo do sistema decorrente das ineficiências. É necessário, porém precisa que haja coragem das autoridades para cobrar eficiência do sistema e discutir quem arcará com o custo do subsídio, que hoje é de toda a sociedade, inclusive quem não usa.”



Transporteiros

lizadas para oferecer melhor qualidade de serviço e evitar a corrupção e desvios administrativos nas empresas.”

“O subsídio é necessário por dois motivos: apoiar as pessoas de renda muito baixa e compensar a falta de cobrança dos custos causados por usuários de automóvel (solução tipo “second best”). Medidas de restrição ao uso do automóvel melhorariam muito o deslocamento dos ônibus, reduzindo o custo operacional e, portanto, o subsídio.”

“Aumentar o subsídio para beneficiar os usuários.”

Formadores de opinião

“Tem que ser mantido, porém, acredito que ser definido um patamar (teto) para que o custo social não seja muito elevado. Também a distribuição atualmente realizada deveria ser alterada, ficando mais atrelada à renda do que à condição social. Por exemplo, muitos idosos que hoje tem a gratuidade possui renda mais que suficiente para o pagamento da tarifa.”



Quais são as maiores dificuldades para a implementação de ações orientadas para a mobilidade sustentável na cidade?

Para os Transporteiros, as maiores dificuldades para a implementação de ações orientadas para a mobilidade sustentável na cidade são:

- ✓ A resistência política de grupos (classe média) favorecidos historicamente por condições desiguais de apropriação da cidade;
- ✓ A falta de um planejamento urbano integrado, com políticas públicas específicas, que contemple a metrópole como um todo e não cada cidade de forma individual;
- ✓ O desequilíbrio territorial, com emprego concentrado e moradia espalhada e, a venda de carro como solução para as pessoas;
- ✓ A descontinuidade administrativa, com gestores alternando-se em alta frequência;
- ✓ A ausência de uma Autoridade Metropolitana de Transporte, formada por representantes das prefeituras e operadores de transporte, com poderes de planejamento e dos recursos para investimentos;
- ✓ Os modismos associados à mobilidade (ex.: mobilidade sustentável).

Já para os Formadores de opinião são:

- ✓ A falta de compromisso com a realização e continuidade das ações orientadas para a mobilidade;
- ✓ A falta de planejamento adequado com a efetiva utilização do conceito de complementariedade dos modos e não de concorrência/competição;
- ✓ A falta de investimento no setor, devido ao alto custo da máquina pública;
- ✓ O paradigma de construção de cidade com mentalidade de apartheid e o do econômico com foco na expansão imobiliária;
- ✓ A falta de interesse político e a cultura do carro criada no Brasil;
- ✓ A ausência de uma Autoridade Metropolitana de Transporte, formada por representantes das prefeituras e operadores de transporte, com poderes de planejamento e dos recursos para investimentos;
- ✓ A manutenção do foco sempre nos problemas e não nas soluções de suas causas.



Quais são as maiores dificuldades para a implementação de ações orientadas para a mobilidade sustentável na cidade?

Transporteiros

“Resistência política de grupos favorecidos historicamente por condições desiguais de apropriação da cidade. Essa resistência é reforçada pela mídia que se contrapõe às medidas baseadas em evidência e reitera a retórica do carro e do individualismo do uso do espaço público e da vida nas cidades.”

“A maior dificuldade é a falta de um planejamento urbano integrado, que contemple o plano estratégico da metrópole como um todo, e não de cada cidade de forma individualizada. Hoje, não se observa um incentivo a criação de policentralidade, como, por exemplo, o fomento ao desenvolvimento no entorno das estações de transportes.”

“De novo, para que o adjetivo? Uma das dificuldades, a propósito, são esses MODISMOS!

Há dificuldades para mobilidade; e ponto! Alias, há uma correlação (positiva) muito forte entre MOBILIDADE e SUSTENTABILIDADE.”

“Descontinuidade administrativa com gestores públicos alternando-se numa frequência inadmissível;

Formadores de opinião

“O Foco no problema e não nas soluções. Congestionamento não é o problema e sim uma externalidade negativa do excesso do uso de carros.

Para resolver tem que se focar no transporte público, na mobilidade ativa e isolar esse sistema do congestionamento dos automóveis.”

“Fragilidade do planejamento e da gestão integrada entre urbanismo, mobilidade, sustentabilidade, desenvolvimento econômico, habitação, dentre outros. E falta de compromissos com a realização e continuidade das ações.”

“Falta de interesse político. Infelizmente criamos no Brasil a cultura do carro. E levaremos algumas décadas ainda para fazer o cidadão compreender que o transporte individual, se é que algum dia fez sentido, é um modelo falido e totalmente em desacordo com a mobilidade sustentável.”

“Falta de investimento no setor devido ao alto custo da máquina pública: pouco dinheiro à disposição e muito gasto resultam em orçamento desequilibrado.”

“Romper com o paradigma de construção



Transporteiros

Hipertrofia no número de órgãos de controle;

Burocracia e abuso nas exigências das compensações ambientais;

Legislação sobre licitação é arcaica, pré-internet. Impõe prazos exorbitantes para todo e qualquer passo no processo licitatório e ao mesmo tempo abre brechas para chicanas protelatórias entre os licitantes;

Procedimento de desapropriação de imóveis lento, sempre judicializado e que impõe perdas financeiras ao poder público. Grande falta de recursos para investimentos na quase totalidade dos municípios.”

“Mudanças no uso do espaço viário sempre causam reações de quem hoje se beneficia dele; a classe média tem muito mais poder de influenciar as políticas públicas do que as pessoas de renda mais baixa.”

“Desequilíbrio territorial – emprego concentrado, moradia (principalmente de baixa renda mas não somente) espraiada. Carro vendido como a solução para o indivíduo. Como não há atrativos para o transporte público, o carro e a moto de fato aparecem como solução e são desejados.”

“A Necessidade de criação de Autoridades metropolitanas de Transporte formadas por representantes das prefeituras e operadores de transporte, com poderes absolutos no planejamento do transporte

Formadores de opinião

de cidade, com mentalidade de apartheid. Com isso não se muda o paradigma econômico de focar na expansão imobiliária, que redundando na expansão da cidade.”

“A primeira é a falta de planejamento adequado, onde haja a efetiva utilização do conceito de complementariedade dos modos e não da competição / concorrência. A segunda é a existência de competição geográfica definida pelas áreas do município, que sugere a necessidade de implementação de uma autoridade metropolitana para atender as necessidades dos usuários, independentemente dos interesses dos municípios.”



Transporteiros

e recursos para investimentos. A necessidade de Criação de agências reguladoras e fiscalizadoras do Transporte Público, absolutamente idôneas e independentes. A Necessidade de vontade política dos governos.

Investimentos que não se restringem ao prazo dos mandatos de governos.”

“Faltam planos de mobilidade e faltam políticas públicas específicas. Outro desafio é a dificuldade de articulação entre os entes federativos – União, estados e municípios -, já que o transporte é uma atribuição municipal. Há uma enorme carência na capacitação dos gestores públicos, somado à falta de recursos para que as ações necessárias possam ser colocadas em prática. Existe também muito desconhecimento por parte da sociedade sobre as razões e soluções para os problemas de mobilidade. Uma questão central é a mudança da política tarifária, precisamos desvincular a tarifa do custeio da operação e dos investimentos em qualidade.”



Como você vê a integração entre os principais players das questões de mobilidade (administração pública, operadores, formadores de opinião)?

Os Transporteiros entendem que a integração entre os players praticamente não existe e, quando ocorre, é fragilizada ou muito tímida, principalmente decorrente de:

- ✓ Falta de planejamento estratégico e visão holística da mobilidade, associada à forte concorrência existente entre os modais;
- ✓ Descumprimentos contratuais constantes pelo poder público, que gera insegurança jurídica;
- ✓ Resistências políticas em relação à limitação ao uso do automóvel;
- ✓ O debate se restringir a discussões e ofensas a interesses de grupos organizados, tornando o processo decisório travancado, confuso e imprevisível;
- ✓ A falta de interesse político e a cultura do carro criada no Brasil;
- ✓ Responsabilidade do transporte urbano não estar com os governos locais.

Para os Formadores de opinião também não existe integração e, nas vezes em que ocorre, é insuficiente ou até promíscua, principalmente como decorrência de:

- ✓ Pouca troca de informações e falta de transparência nas ações;
- ✓ Administração pública estar nas mãos de grupos que dominam o transporte público;
- ✓ O fato dos gestores andarem somente de carro, vivendo uma realidade deturpada, enclausurada, sem contato com a cidade;
- ✓ Interesses econômicos divergentes para de cada um dos players e falta de coragem para o enfrentamento dos problemas;
- ✓ Se sentirem os donos da verdade e a variação situacional do peso de importância de cada um no processo.



Como você vê a integração entre os principais players das questões de mobilidade (administração pública, operadores, formadores de opinião)?

Transporteiros

“Existem canais de participação e interação, mas o debate de mobilidade ainda se restringe às discussões de ofensas a interesses de grupos organizados e não em debates mais amplos sobre as melhores opções técnicas para se alcançar o interesse público.”

“O debate sobre o tema ainda é muito tímido, em função de a complementariedade que deveria haver ainda esbarrar na concorrência que existe entre os modais.”

“Essencial (que haja). Atualmente até há conversas entre eles. Mas o processo decisório é atravancado, confuso e imprevisível. Precisa ser mais objetivo, construtivo e conclusivo.

Cada um de nós é pedestre (em algum momento do dia). Muitos são ciclistas e motociclistas. Somos também passageiros ou motoristas (em algum momento). Não adianta cada um brandir o seu “direito” olhando para o umbigo: o espaço e os recursos (ambos finitos!!!) precisam ser (coletivamente) compatibilizados.”

“Fragilizada. Além dos motivos expostos em (6), há descumprimentos contratuais

Formadores de opinião

“Muito positiva. Existem fatores comportamentais, de educação e cultura orientados para uma sociedade mais sustentável, para uma cidade mais humanizada, para repensar o nosso tecido urbano. E sem a integração entre os principais players não será possível evoluir adequadamente, com transparência e com engajamento.”

“Parte da sociedade civil até que está bem informada, no entanto os gestores por só se locomoverem de carro nos centros urbanos, vivem uma realidade deturpada, totalmente enclausurada, sem contato com a cidade. Portanto quem tem poder de resolver, não enxerga a questão do ponto de vista de um cidadão comum. Isso sem falar na recorrente inequidade dos investimentos públicos.”

“A troca de informações e a transparência nas ações permitiriam um melhor entendimento sobre o plano de mobilidade sustentável das cidades.”

“Promíscua. A administração pública está nas mãos de “gangs” que dominam o transporte público, às vezes, em várias ci-



Transporteiros

constantes de parte do poder público (novas gratuidades, congelamento de tarifas são exemplos típicos) gerando desequilíbrios econômicos e insegurança jurídica.

Quanto aos formadores de opinião, pode-se dizer que hoje com os meios oferecidos pela internet, é muito baixo o compromisso com o que se fala ou escreve. Há pouca pesquisa.”

“Gestores e operadores têm normalmente uma razoável integração, mas isso não aparece com frequência e, pior, não resulta necessariamente em avanços, por causa das muitas barreiras de regulamentação existentes no setor, políticas equivocadas, etc. Já em relação à opinião pública percebemos que há uma dissociação; os formadores de opinião não conhecem os problemas e suas causas e acabam reforçando preconceitos e a imagem negativa do serviço de transporte público, que só é notícia quando surge algum problema.”

“As relações são hoje em dia mais maduras do que há quarenta anos, mas persiste a resistência política em relação à limitação do uso do automóvel.”

“Difícil enquanto não houver modificação das leis, inclusive constitucionais, outorgando a responsabilidade do transporte aos governos locais, com os recursos necessários.

Os projetos de transporte devem ser dis-

Formadores de opinião

dades. Quanto aos formadores de opinião ainda falta uma compreensão mais clara e profunda das questões da mobilidade. Somos cultuadores do carro e grande parte da população ignora, por exemplo, que aqui mesmo, na cidade de São Paulo, usamos barcos e balsas como modais.”

“Apesar de termos tecnologia, inteligência e sabermos o que precisa e deve ser feito, não existe integração entre eles em razão dos interesses econômicos de cada um.”

“Não existe integração. Temos inteligência e boa vontade, porém falta coragem para enfrentamento dos problemas.”

“Não existe em razão da má distribuição de pesos de cada um deles. Ora os administradores das prestadoras de serviços têm um peso maior e influenciam drasticamente a política adotada, ora a administração pública tem relação conflituosa com os prestadores. Essa alternância ocorre diversas vezes. Normalmente não ouvem e se sentem os donos da verdade, sabedores das necessidades dos demais.”



Transporteiros

cutidos e decididos por esses players e não devem ser modificados por governos municipais ou estaduais.”



Como você define a atuação dos formadores de opinião no processo de mobilidade urbana?

Pergunta realizada apenas para os Transporteiros

Os Transporteiros entendem que, mesmo fundamentais para o debate das questões da mobilidade, os Formadores de opinião, na maior parte das vezes, têm pouco conhecimento e informação sobre os problemas e soluções.

Tal fato acarreta no reforço dos mitos e meias-verdades, além de focarem nos sintomas das disfunções do sistema, decorrentes da falta de planejamento de um modal específico e não da mobilidade urbana como um todo.

Como você define a atuação da administração pública e dos operadores no processo de mobilidade urbana?

Pergunta realizada apenas para os Formadores de opinião

Os Formadores de opinião entendem que os Transporteiros, pela falta de instituições fortes e maior representatividade dos usuários dos sistemas de transporte, atuam de forma segmentada, onde cada um busca seu interesse próprio e em cima de políticas de governo e não de estado, que são cambiáveis e vulneráveis às alterações do cenário político.



Como você define a atuação (da administração pública e dos operadores) ou (formadores de opinião) no processo de mobilidade urbana?

Transporteiros

“Há algumas raras exceções, mas, no geral, uma péssima combinação: DESINFORMADOS e (se portam; querem ser) “POLITICAMENTE CORRETOS”.

Além do mais, praticam pouco o “JORNALISMO INVESTIGATIVO”; preferindo o “DECLARATÓRIO”.

“Falta conhecimento dos problemas e soluções. Vemos muitas críticas infundadas, baseadas em percepções superficiais e em senso comum, que apenas reforçam a imagem negativa do transporte público, sem apresentar alternativas. Com raras exceções, há muita opinião sem base, que não busca a origem dos problemas e não aprofunda a discussão.”

“A maior parte dos formadores de opinião desconhece em grande medida a matéria levando mitos, ilusões e comparações estapafúrdias ao cidadão.”

“São muito desinformados e não procuram buscar as informações reais.”

“A informação ainda é limitada e frequentemente errada, especialmente pelo fato de

Formadores de opinião

“Um jogo no qual cada participante se segura como pode e deixa o objetivo maior que é a melhoria do serviço prestado ao cidadão em segundo.”

“Infelizmente não há um “plano diretor” que garanta perenidade de projetos. Cada administração que assume, perdão pelo trocadilho, quer reinventar a roda. Falta, ainda, o que é mais grave, muito por conta de interesses pessoais/partidários, integrar as administrações municipal e estadual a esse “plano diretor”.”

“Não existem instituições fortes, refletindo o equilíbrio econômico pela correlação de forças da sociedade.”

“Péssima representatividade de quem usa o transporte público. Os gestores deveriam se aproximar mais dos usuários, ao invés dos grupos formadores de opinião.”

“No país já existem experiências relativamente exitosas, mas ainda em pequena quantidade e vulneráveis às alterações no cenário político. Por isso a necessida-



Transporteiros

não questionar os conteúdos que circulam e apegar-se a mitos e meias-verdades.”

“O que se vê, na prática, é que, em boa medida, os formadores de opinião atuam bastante na abordagem dos sintomas das disfunções do sistema, decorrentes da falta de planejamento, apontando suas falhas localizadas, demandando respostas pontuais e de efeito limitado. É necessário que tenham uma compreensão mais ampla da real origem das dores sentidas no transporte público.”

“Vital, para apontar os desvios, erros e dificuldades no Transporte.”

“Importante, fundamental, mas precisa estar mais articulada com outras agendas da cidade e com impactos do modelo atual de mobilidade urbana. Não adianta falar de uma infraestrutura em si. Tem que relaciona-la com moradia, renda, inclusão, gênero etc, e tem que tratar dos impactos (qualidade do ar, mortes no trânsito, mudança climática).”

Formadores de opinião

de de maior engajamento popular nestas pautas, para garantir a continuidade e o controle social. Mas os planos de governo e dos candidatos ainda tratam os principais aspectos (saúde, segurança, transporte, educação, etc) de forma segmentada.”

“Essa atual gestão de São Paulo regrediu 50 anos em um.”

“A atuação, embora tecnicamente qualificada, mostra-se cambiável e suscetível a variações políticas momentâneas, prejudicando o planejamento de médio e longo prazo.”



Qual é o papel da comunicação no processo de mobilidade?

Para os Transporteiros, a comunicação tem um papel fundamental em todo o processo de mobilidade, uma vez que é imprescindível para, através da prática do jornalismo investigativo:

- ✓ Questionar os modismos;
- ✓ Mudar opiniões;
- ✓ Sensibilizar e engajar as pessoas;
- ✓ Apontar os problemas, as soluções e as premissas envolvidas;
- ✓ Questionar os mitos e as meia-verdades;
- ✓ Informar as alternativas de locomoção e acessibilidade e os meios mais adequados para acesso.

Com isso, contribuir para a construção coletiva do que a sociedade precisa demandar para ter as respostas corretas para seus problemas de mobilidade e para a mudança de imagem do sistema, dos serviços, das empresas e do próprio usuário.

Os Formadores de opinião também entendem o papel da comunicação como fundamental para o processo de mobilidade, uma vez que, com transparência nas ações, compartilhamento de informações e conhecimento, contribui para a formação de cidadãos mais conscientes preparados e engajados.

Porém, fazem as seguintes considerações:

- ✓ Atualmente a comunicação se direciona àqueles que já conhecem as questões e não precisam mais ser convencidos, devendo, portanto, redirecionar seu foco;
- ✓ Hoje ela é ineficiente ou quase inexistente, porém, é fundamental na publicização das ações fornecer, com antecedência, dados suficientes e base técnica para esclarece-las;
- ✓ Por ser pouco explorada, exerce atualmente um papel de quinto plano, não existindo clareza quanto ao papel social nessas discussões;
- ✓ Por ser fundamental, a imprensa deveria tratar o tema com muito mais responsabilidade.



Qual é o papel da comunicação no processo de mobilidade?

Transporteiros

“Essencial! Imprescindível!

Desde logo, para facilitar a vida da população no dia a dia: INFORMAÇÃO; ORIENTAÇÃO, etc.

Mas, também, contribuindo para ajudar a encontrar caminhos: praticar o JORNALISMO INVESTIGATIVO; questionar os MODISMOS; HIERARQUIZAR, problemas e soluções: há GRAUS!”

“Mostrar a importância das cidades. Mostrar a importância de se morar perto do local de estudo ou trabalho. Mostrar a importância de se preservar o que foi feito. A importância em lutar pelo coletivo.

Mostrar os problemas e as soluções. Mostrar as alternativas de locomoção e de acessibilidade entre os pontos das viagens. Mostrar os meios mais adequados para o acesso a determinado local ou evento.

Mostrar o que se avançou. O que falta fazer. As tendências. As mudanças em andamento.”

“Essencial à publicização das razões das escolhas públicas, das premissas envolvidas e dos interesses em jogo. Cada vez mais os sistemas de mobilidade se complexificam, dificultando a compreensão do público leigo acerca das razões de se decidir de uma ou outra maneira.”

Formadores de opinião

“É um processo. Há 4 anos atrás, grande parte dos jornalistas replicava o mesmo comportamento dos gestores. Por estarem dentro de automóveis, ainda não tinham claro o que é ACESSO A CIDADE e não entendiam felicidade fora dos carros. A mídia ia a reboque.

Hoje alguns jornalistas já entendem que o problema não é o congestionamento e sim o excesso de carros nas ruas.”

“Fundamental para contribuir com as informações e a formação de cidadãos cada vez mais conscientes, preparados e engajados. Para contribuir com a educação sustentável, educação para o trânsito, dentre outras.”

“Essencial, a comunicação é sinônimo de transparência. E somente com transparência nas ações, informação compartilhada e conhecimento será possível colocar cidadãos, empresas e poder público na mesma sintonia.”

“Fundamental. A imprensa deveria tratar o tema mobilidade com muito mais responsabilidade. A velocidade com que aparecem novos modais e possibilidades de locomoção de um ponto a outro é espantosa. Hoje temos bicicletas, scooters e carros compartilhados e serviço de taxi,



Transporteiros

“É o melhor instrumento para por esse tema na agenda da sociedade. A comunicação pode informar, sensibilizar, mudar opiniões e engajar as pessoas na busca das soluções. Temos uma grande oportunidade de promover soluções coletivas, mais sustentáveis, que tragam maior qualidade de vida.”

“A comunicação tem papel fundamental na construção coletiva de que a sociedade precisa para demandar dos agentes públicos as respostas corretas aos principais problemas de mobilidade. Em sentido mais restrito, a comunicação contribui para o uso consciente dos sistemas pela população, permitindo que funcione de forma eficiente para todos.”

“Vital para garantir a informação aos usuários do transporte, evitar acidentes e apontar os problemas às autoridades.”

“A comunicação é essencial por dois motivos: prover informação de qualidade e questionar os mitos e meias-verdades que circulam com persistência e força.”

“Contribuir para que as agendas e os impactos sejam compreensíveis, tangíveis para a população. Contribuir para sairmos do discurso da solução individual e partirmos para uma solução coletiva de mobilidade e de cidade.”

Formadores de opinião

van e carona funcionando através de aplicativos. E quanto maior forem as opções, mais sustentável será a mobilidade.”

“O povo sabe o que quer e, também quer aquilo que não sabe, mas que é bom para ele. Dessa forma, a grande comunicação é levar o que é preciso fazer para tornar a cidade melhor, se não para todos, pelo menos para grande parte dela. Mostrar qual é o papel dos modos de transporte e de que maneira esses modos melhoram a vida da cidade. Atualmente, a comunicação se direciona àqueles que já conhecem as questões da mobilidade e não precisam mais ser convencidos.”

“Fundamental A comunicação é imprescindível e fundamental, publicizando as ações, com antecedência, com dados suficientes e base técnica para esclarece-las. Hoje ela é inexistente ou ineficiente.”

“É vital, porém, por ser pouco explorada, hoje o papel da comunicação é de quinto plano, quando deveria estar em primeiro. Não existe clareza quanto ao papel social nessa discussão, gerando um campo vastíssimo para ser utilizado, inclusive com peso maior junto às autoridades. A Administração pública adota forma muito refratária de se relacionar com mídia em geral e com a população.”



Transporteiros

“Fundamental. Sem comunicação, não acredito que seja possível mudar a imagem do sistema, dos serviços, das empresas e do próprio cliente. A comunicação tem um papel incrível.”





Apresentado por:

BRASIL



Apoio:

