



PROPOSTAS DE AÇÕES EM PROL DA MOBILIDADE URBANA PARA GOVERNOS MUNICIPAIS DA GRANDE FLORIANÓPOLIS

O Observatório da Mobilidade Urbana da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) apresenta aos candidatos a prefeito dos municípios da Região Metropolitana de Florianópolis (RMF) um conjunto de pontos que recomenda como ações importantes para seus programas de governo na área da mobilidade. As recomendações referem-se à implementação de políticas públicas que visem a melhoria da mobilidade urbana tanto em âmbito municipal quanto metropolitano, tendo em vistas que a conurbação entre municípios exige uma visão integrada para solução dos problemas de mobilidade.

O referencial mais importante para os pontos apresentados é a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, que preconiza enfaticamente a “*prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado*”. A fórmula da lei estabelece a hierarquia necessária dos investimentos do setor público visando o fim dos congestionamentos e das conseqüentes muitas horas perdidas no trânsito, propondo ao mesmo tempo a estruturação de um sistema de mobilidade urbana para a conquista de uma cidade eficiente, humanizada e de acesso democrático a todos os cidadãos.

Com tal premissa, defendemos a adoção dos pontos apresentados a seguir, propostos em cinco categorias:

- I. Concepção geral e gestão do sistema de mobilidade urbana integrado em nível metropolitano
- II. Infraestrutura e equipamentos para mobilidade urbana
- III. Financiamento do sistema de mobilidade
- IV. Sustentabilidade ambiental
- V. Transporte aquaviário

I. CONCEPÇÃO GERAL E GESTÃO INTEGRADA METROPOLITANA

Os sistemas de mobilidade urbana devem aprimorar sua capacidade de planejamento, assim como de integração com o de outras cidades da região metropolitana na proposição de soluções para mobilidade urbana. Diante disso, sugere-se a tomada de ações específicas com vistas a reforçar a noção de planejamento regional da mobilidade urbana.



I.1. Implementar a Integração do Transporte Coletivo dos municípios da Grande Florianópolis, projeto desenvolvido pelo Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC em parceria com a Suderf (Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis) e aprimorado pelas prefeituras de Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis, Governador Celso Ramos, Palhoça, São José, Santo Amaro da Imperatriz e São Pedro de Alcântara. O sistema integrado possui como objetivos facilitar e melhorar os deslocamentos na porção continental da RMF, por meio da concessão do serviço de transporte público por ônibus de forma integrada, eliminando-se as superposições entre os sistemas municipais e o sistema intermunicipal, a favor de um sistema metropolitano único.

A implementação do sistema de transporte metropolitano se dará, no primeiro momento, sem o município de Florianópolis, que já conta com contrato de concessão em vigor. Contudo, a integração das linhas continentais do município ao sistema metropolitano e a reformulação das linhas insulares para conexão com linhas regionais é de importância chave para o sistema, devendo ser empregados esforços para viabilizar os ajustes contratuais necessários à integração.

Destaca-se que o projeto de integração, além de eliminar os desperdícios decorrentes da superposição de linhas dos sistemas intermunicipais com municipais, prevê maior frequência dos ônibus, linhas circulares nos municípios, facilidade de conexão entre centralidades, melhor abrangência territorial, modernização da frota, um único cartão de transporte para a região, sistema de informação ao usuário, fiscalização do contrato com regras do transporte bem definidas e critérios de avaliação para garantir a qualidade do serviço prestado.

A rede integrada de transporte coletivo metropolitano terá gestão compartilhada entre Governo do Estado e municípios. O OMU-UFSC apoia o desenvolvimento desse modelo inédito no Brasil que une as competências das duas instâncias federativas, por meio do diálogo, incentivando a participação da sociedade.

Com a licitação do transporte público, as concessões do serviço estarão regularizadas sob o ponto de vista jurídico, ou seja, as empresas que vencerem a concorrência pública terão segurança jurídica e o poder concedente, capacidade de fiscalização. Também será possível buscar a modernização da frota de ônibus no transporte coletivo de modo a incorporar novas tecnologias que permitam reduzir os índices de emissão de poluentes.

I.2. Elaboração de plano de mobilidade urbana de modo participativo. Os municípios devem promover o planejamento de seu sistema municipal de mobilidade urbana por meio da elaboração de plano de mobilidade urbana, conforme preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana, utilizando-se de metodologia participativa para dialogar com os diferentes setores da sociedade. Ressalta-se a necessidade de se harmonizar esse planejamento entre todos municípios da Grande Florianópolis.

I.3. Promover a transparência do sistema de transporte público. Permitir de forma aberta o



acesso a dados relacionados à operação do sistema municipal de transporte público. Isso oportunizará à imprensa, a estudiosos, aos órgãos de controle e a população em geral maior clareza acerca do funcionamento do sistema e auxiliará na fiscalização e controle social.

I.4. Estruturação institucional para serviços referentes à mobilidade urbana. Fortalecer a estrutura administrativa dedicada à gestão dos serviços de mobilidade integrada com demais órgãos responsáveis pelas políticas urbanísticas. É importante a capacitação da equipe técnica para uma boa articulação nas instâncias municipais e metropolitana.

I.5. Revisar a legislação municipal que regulamenta aplicativos de transporte por demanda. A revisão da legislação municipal que regulamenta os aplicativos de transporte por demanda faz-se necessária para que o poder público possa acessar os dados e informações coletados pelos aplicativos, com vistas a utilizá-los em seu planejamento urbano.

II. INFRAESTRUTURA E EQUIPAMENTOS PARA MOBILIDADE URBANA

A adequação da infraestrutura das cidades é um imperativo para valorizar as pessoas, a sua convivência, o uso dos modos ativos e o transporte coletivo. Com isso, busca-se romper com um modo de planejar as cidades voltado para automóveis e o desenvolvimento vias e espaços para atendê-los.

II.1. Promoção da acessibilidade universal e incentivo aos deslocamentos a pé. Espaços acessíveis são fundamentais para garantir que todos consigam alcançar os bens e serviços que a cidade oferece. Para motivar as pessoas a circularem a pé com maior frequência é necessário intervir em diversos aspectos, como a qualidade das calçadas, garantir segurança nos cruzamentos e promover a atratividade por meio da diversidade das atividades e densidade da vizinhança.

II.2. Incentivo e qualificação dos deslocamentos por bicicleta. Por ser uma forma de deslocamento saudável, barata, rápida e ambientalmente sustentável, o uso da bicicleta deve ser promovido e encorajado. Inicialmente, é necessário conectar os trechos existentes por meio de novas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, subsequentemente expandindo de forma contínua essa rede cicloviária. É também importante oferecer locais de qualidade para o estacionamento de bicicletas (paraciclos e bicicletários), sobretudo nos principais polos geradores de viagens, definidos por meio da legislação urbanística (Plano Diretor e/ou Código de Obras). Um sistema de aluguel de bicicletas, com estações em pontos-chaves dos bairros e localizados próximos a pontos de parada de ônibus, constitui outra forma de promoção do uso da bicicleta, devendo ser planejados e licitados pelos municípios.

II.3. O desenvolvimento de infraestrutura específica para o transporte coletivo como a construção de terminais de integração, vias exclusivas para ônibus, canaletas e faixas preferenciais, medidas que favoreçam o transporte público na conurbação da RMF, aumentando sua eficiência e sua atratividade a partir da redução nos tempos das viagens, do conforto nos



veículos e da maior relação custo/benefício em relação ao carro particular. Esse desenvolvimento de infraestrutura poderá ser viabilizado por meio de recursos públicos, ou ainda, por meio de modelagem de arranjo público-privado.

II.4. Manutenção da Ponte Hercílio Luz como via exclusiva para transporte coletivo nos horários de pico nos períodos da manhã e tarde. A Ponte Hercílio Luz se constituiu em um importante via de escoamento do transporte público no trajeto ilha-continente, transportando cerca de 1/3 das viagens no horário de pico. É preciso manter essa via exclusiva para que se consiga manter a sua fluidez nos horários de pico para privilegiar o usuário do transporte público.

II.5. Criação de corredor exclusivo para o transporte coletivo na Via Expressa (BR 282). Esse corredor permitiria maior velocidade ao transporte público e significativas reduções de tempos de viagem, além de atrair novas linhas de ônibus para a via, o que contribuiria para atrair novos usuários ao sistema e reduzir o número de carros nas ruas.

III. FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE MOBILIDADE

É preciso compreender o transporte público coletivo como mais uma infraestrutura pública necessária para o funcionamento da cidade, assim como as calçadas, avenidas, pontes, sistemas de energia e de saneamento. Portanto, o financiamento deste não pode depender exclusivamente da tarifa paga pelo usuário, demandando verbas orçamentárias e de fundos específicos, a exemplo do que ocorre nas cidades melhor atendidas por transporte público em outras partes do mundo.

III.1. Ampliar a política de gratuidades e de descontos custeadas pelo poder público. Florianópolis conta hoje com política pública acertada de arcar, via recurso orçamentário, com os descontos e gratuidades no transporte público coletivo determinadas por lei. Em outros locais ainda vigora, infelizmente, o rateio das gratuidades entre todos dos demais usuários pagantes, onerando injustamente aqueles que já têm dificuldade econômica para ter acesso à cidade.

III.2. Transparência na separação entre tarifa de remuneração dos operadores e tarifa pública, estabelecendo política de subsídio para esta última. A partir do que já ocorre em relação às gratuidades, é preciso promover a transparência da política de separação entre os custos do transporte (a tarifa de remuneração dos operadores) e o custo para o usuário (a tarifa pública). Com isso, será possível ter maior clareza para promover uma discussão ampliada em torno da relevância de uma política mais agressiva de subsídio ao transporte público. O aumento do subsídio alinharia a cidade a prática de internacional em muitos outros centros urbanos.

III.3. Implantar fundos de transporte municipal e metropolitano. Em face da relevância de se ampliar os subsídios públicos ao transporte público, faz-se necessária a criação de fundos metropolitano e municipais de mobilidade com vistas a ampliar as fontes de recursos para



financiar as políticas voltadas para o setor. Tais recursos podem ter originários de fontes públicas (transferências) ou ainda privadas (receitas de pedágios urbanos e taxas de uso de serviços público municipais/estaduais).

III.4. Apoio às concessionárias do transporte coletivo. A pandemia da Covid 19 produziu efeitos grandes sobre as empresas concessionárias de transporte público no Brasil. Portanto, existe a necessidade de adotar ações de socorro às empresas do setor de modo a garantir a solvência financeira dessas empresas e assegurar a prestação de serviço com a qualidade desejada pela população. Empresas que operam sem contrato de concessão licitados não seriam contempladas pelas medidas de apoio do poder público.

III.5. Taxação de aplicativos de transporte por demanda. Instituir taxaço dos aplicativos de transporte por demanda para financiar fundo de mobilidade urbana e subsidiar o sistema municipal de transporte público.

III.6. Cobrança de estacionamento de vagas rotativas nas vias públicas com arrecadação destinada a fundo público de transportes. A cobrança do estacionamento nas vias públicas é ação importante para desestimular o uso do veículo individual no deslocamento pendular das pessoas na região da Grande Florianópolis e de geração de receita para contribuir com o Fundo de Transportes, revertendo em ações de melhoria da mobilidade sustentável.

IV. SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

A preocupação com a sustentabilidade ambiental e a redução dos níveis de poluição deve ser também uma realidade nos sistemas de transportes das cidades. Isso seria uma importante ação para reduzir a poluição em uma região turística como se caracteriza a Grande Florianópolis, onde o setor de transporte é responsável por 84% das emissões de gases de efeito estufa. Para tanto faz-se necessário duas ações imediatas:

IV.1. Estímulo à mobilidade ativa. O deslocamento de forma ativa gera benefícios tanto para a saúde e bem-estar social das pessoas, quanto para a criação de cidades mais sustentáveis, por ser um meio de locomoção limpo, sem custos, de baixo consumo energético e que permite flexibilidade total de horários e itinerários. O desenvolvimento e a ampliação de uma infraestrutura adequada (calçadas, bicicletários, ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas), além de políticas que incentivem/obriguem organizações de maior porte a criarem espaços como vestiários, contribuiria para estimular as pessoas a locomoverem-se de forma não motorizada.

IV.2. Uso de combustíveis não poluentes no transporte público de passageiros. A criação de incentivos para que as empresas concessionárias do transporte coletivo adotem combustíveis limpos nas suas operações, contribuiria para a redução da poluição atmosférica, bem como para garantir um salto de qualidade no conforto dos veículos de transporte público.



V. TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Em face da característica insular da RMF, a implementação do transporte aquaviário pode se caracterizar como um modo complementar de transporte de passageiros, em especial nos trajetos que conectam a Ilha e o continente, além de se constituir em importante opção para o turismo regional. Entretanto, deve-se frisar que se trata de um meio de transporte que demandaria elevados subsídios públicos para ter tarifa competitiva. Tais subsídios, por sua vez, devem ser aplicados prioritariamente no transporte terrestre, o qual será sempre o estruturador do sistema de mobilidade, exceto onde não exista alternativa, como no caso da comunidade da Costa da Lagoa, município de Florianópolis.

Assim, deve-se incentivar as iniciativas para implantação do transporte aquaviário auto-sustentadas, com tarifas suficientes para viabilizar sua operação. Para aprimorar a operação, recomenda-se:

V.I. Política de integração do transporte marítimo com os outros modais. A integração dos transportes aquaviários e terrestre materializa-se na forma de tarifas, rotas e horários integrados. Assim, por exemplo, o transporte lacustre já utilizado na Costa da Lagoa, em Florianópolis, deve ser integrado no sistema municipal de transporte.

V.II. Desenvolvimento de infraestrutura para o transporte marítimo. A adequação de infraestrutura de terminais de passageiros e de estacionamento das embarcações é condição fundamental para a atratividade do modal, uma vez que os cidadãos devem ter condições seguras e confortáveis de embarque em diferentes condições climáticas.