

MOBILIDADE E TRANSPORTE

SUSTENTÁVEL

SOLUÇÕES INOVADORAS PARA

A CIDADE

O QUE É MOBILIDADE URBANA:

O direito do cidadão de circular pelo espaço urbano, com rapidez, segurança, conforto e tarifa socialmente justa.

RAPIDEZ: o deslocamento em espaço de tempo adequado ao meio utilizado, podendo ser, deslocamento a pé, transporte coletivo ou transporte individual;

SEGURANÇA: ao se deslocar, por qualquer meio, o cidadão não esteja sujeito a riscos de acidentes impostos pelo meio (calçadas e ruas esburacadas, sinalizações inadequadas ou inexistentes, etc.) e/ou violência voluntária/involuntária de qualquer natureza (assalto, ameaça à integridade física, desrespeito à lei e a ordem, etc.);

PARA ATINGIR OS OBJETIVOS DA

MOBILIDADE E DO TRANSPORTE

SUSTENTÁVEL,

É NECESSÁRIO O PLANEJAMENTO

DE SOLUÇÕES INOVADORAS PARA

A CIDADE

CONFORTO: que o espaço urbano e o veículo de transporte (coletivo ou individual) tenham as condições de uso, condizentes com as várias necessidades dos usuários (circulação, manutenção, adaptabilidade, tecnologia embarcada, etc.);

TARIFA SOCIALMENTE JUSTA: que o custo financeiro do deslocamento seja compatível com a renda mínima do cidadão, não restringindo o usuário ao deslocamento prioritário (trabalho), permitindo atividades de educação, lazer, esporte, cultura, inter-relacionamento social, etc.

O QUE É PLANEJAMENTO?

Planejamento é o ato de elaborar um plano de ações, a partir de informações confiáveis, que permita a curto, médio e longo prazo desenvolver medidas que atendam determinadas demandas e que sejam complementadas ao longo do tempo de forma a manter e/ou ampliar o nível de atendimento satisfatório.

O ESTADO BRASILEIRO TEM
PLANEJAMENTO?

NÃO!

NO CASO DO ESTADO E DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO NO SETOR DO TRANSPORTE SOBRE TRILHOS E SOBRE PNEUS, RESPECTIVAMENTE, TEMOS A CLARA IDENTIFICAÇÃO DESTA DEFICIÊNCIA, QUANDO NÃO HÁ SOLUÇÃO DE CONTINUIDADE ENTRE UM MANDATO E OUTRO, MESMO HAVENDO CONTINUIDADE DA GESTÃO.

NO CASO DO ESTADO TEMOS:

- 20 ANOS DE PARALISIA NA AMPLIAÇÃO DO METRÔ;
- **LINHA 4 AMARELA:** ENTRE PROJETO E CONSTRUÇÃO, JÁ SE PASSARAM MAIS DE 12 ANOS (SENDO 8 ANOS SÓ DE CONSTRUÇÃO), COM HISTÓRICO DE ACIDENTES FATAIS; VÁRIOS ADIAMENTOS DE INAUGURAÇÃO; OPERAÇÃO PRECÁRIA DE APENAS DUAS ESTAÇÕES, SEM PREVISÃO SEGURA DE INÍCIO DE OPERAÇÃO COMERCIAL PLENA;

- CUSTO DA OBRA ULTRAPASSA O APRESENTADO PELO GOVERNO ESTADUAL, (PROMESSA DE CUSTO FECHADO PARA OBRA ENTREGUE, POR CONTA DO MODELO DE CONTRATO “TURN KEY”),
- O CUSTO DA OBRA SEM OS VÁRIOS ADITIVOS PAGO ATÉ O MOMENTO NÃO CORRESPONDE A CONSTRUÇÃO TOTAL DA LINHA. O GOVERNO ANUNCIA QUE IRÁ INVESTIR MAIS R\$500 MI NA CONSTRUÇÃO DE 5 ESTAÇÕES FALTANTES.

- INDEFINIÇÃO NA CONSTRUÇÃO DA LINHA 5 LILÁS, COM O RISCO DE SE TRANSFORMAR EM UMA MAL FADADA PPP, REVIVENDO O FANTASMA DOS PROBLEMAS ENFRENTADOS NA LINHA 4 AMARELA;
- DEFINIÇÃO ABRUPTA DA INTENÇÃO DE CONSTRUÇÃO ATRAVÉS DE PPP (PARCERIA PÚBLICO PRIVADA) DA LINHA 6 LARANJA, OBRIGANDO O DESENVOLVIMENTO DO PROJETO FUNCIONAL E BÁSICO, DE FORMA ASSODADA, MESMO SEM QUE O GOVERNO TENHA VERBAS NO ORÇAMENTO PARA SUA CONCRETIZAÇÃO

- ANUNCIO DE IMPLANTAÇÃO DE VÁRIAS LINHAS DE “MONOTRILHO”, SEM A NECESSÁRIA AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS DESTES MODAL NO MEIO URBANO, BEM COMO SEM CONSIDERAR A TENDÊNCIA MUNDIAL DE NÃO UTILIZAR ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE PARA GRANDES DEMANDAS.

AQUI UM CAPÍTULO ESPECIAL DO PÉSSIMO PLANEJAMENTO DO ESTADO!

DE FORMA ABRUPTA, SEM UMA ANÁLISE MAIS CUIDADOSA, DESPREZANDO ALGUMAS HIPÓTESES IMPORTANTES E À REVELIA DOS ANSEIOS DA POPULAÇÃO ENVOLVIDA, O GOVERNO DO ESTADO E A PREFEITURA DECIDEM:

- SUBSTITUIR A EXPANSÃO DO METRÔ A PARTIR DE VILA PRUDENTE EM DIREÇÃO À CID. TIRADENTES PELA CONSTRUÇÃO DE UMA LINHA DE MONOTRILHO, PARA ATENDER UMA POPULAÇÃO EM TORNO DE 500 MIL USUÁRIOS/DIA, COM UMA DEMANDA ESTIMADA EM 48 MIL PASSAGEIROS/HORA PICO;
- PROLONGAR A LINHA 2 - VERDE (15 - BRANCA) ATÉ A REGIÃO DE TIQUATIRA, PASSANDO POR ANÁLIA FRANCO, COM O POTENCIAL DE AGREGAR SOMENTE 10 MIL NOVOS USUÁRIOS, MAS ABSORVENDO 50 MIL USUÁRIOS NAS INTEGRAÇÕES COM A CPTM E METRÔ NO EXTREMO LESTE DA LINHA;

CONSEQUÊNCIAS:

- AO PROLONGAR A LINHA 2 - VERDE ATÉ TIQUATIRA, O SISTEMA VAI ABSORVER 30 MIL USUÁRIOS/HORA PICO PROVENIENTES DA LINHA 11 - CORAL DA CPTM, E 20 MIL USUÁRIOS/HORA PICO PROVENIENTES DA LINHA 12 - SAFIRA DA CPTM E LINHA 3 - VERMELHA DO METRÔ, QUE JÁ ESTAVAM SENDO TRANSPORTADOS POR UM SISTEMA DE ALTA CAPACIDADE, COMPROMETENDO 90% DA CAPACIDADE DA LINHA, QUE HOJE JÁ ESTÁ PRÓXIMO DE ULTRAPASSAR O LIMITE MÁXIMO DE 6 PASSAGEIROS/M², ADOTADO INTERNACIONALMENTE;

- SE O MONOTRILHO PROVENIENTE DA CID. TIRADENTES, NO LIMITE DE SUA CAPACIDADE, CONSEGUIR “JOGAR” NA ESTAÇÃO TERMINAL V. PRUDENTE 30 MIL USUÁRIOS/HORA PICO, ESTES NÃO CONSEGUIRÃO ENTRAR NO SISTEMA QUE JÁ VAI ESTAR NO LIMITE DE SUA CAPACIDADE MÁXIMA PREVISTA, CRIANDO SÉRIOS TRANSTORNOS OPERACIONAIS, COM GRANDE SOFRIMENTO PARA A POPULAÇÃO,(UMA FUTURA ESTAÇÃO SÉ)

- ESTA CONFIGURAÇÃO VAI IMPOR À POPULAÇÃO USUÁRIA DESTA REGIÃO A OBRIGATORIEDADE DE NO MÍNIMO UMA BALDEAÇÃO, CASO ESTE USUÁRIO JÁ NÃO TENHA SE UTILIZADO DE OUTRO SISTEMA DE LOCOMOÇÃO PARA CHEGAR AO MONOTRILHO.
- PARA PIORAR O CARREGAMENTO DA LINHA 2 - VERDE, ESTÁ PREVISTA A INTEGRAÇÃO DO MONOTRILHO ABC, COM DEMANDA DE 20 MIL PASSAGEIROS/HORA PICO, QUE SE INTEGRARÁ À LINHA NA ESTAÇÃO TAMANDUATEÍ. ESTES USUÁRIOS TAMBÉM TERÃO ENORMES DIFICULDADES PARA EMBARCAR (UMA NOVA ESTAÇÃO BRÁS).

- OS USUÁRIOS QUE UTILIZAM A LINHA 2 - VERDE A PARTIR DO SACOMÃ ESTARÃO EXCLUIDOS DO SISTEMA POR FALTA DE CONDIÇÕES DE EMBARQUE, VISTO O QUE JÁ ACONTECE HOJE NA LINHA 3 - VERMELHA.
- CONCLUÍDA ESTA CONFIGURAÇÃO, A LINHA 2 - VERDE PODERÁ SE TRANSFORMAR NA LINHA MAIS CARREGADA DO SISTEMA METROVIÁRIO DE SÃO PAULO.

- A JUSTIFICATIVA DE QUE A EXPANSÃO DA LINHA 2 -VERDE DO METRÔ PARA O TIQUATIRA ALIVIARIA A LINHA 3 - VERMELHA E ATÉ MESMO A LINHA 12 - SAFIRA SERIA TOTALMENTE VERDADEIRA SE NÃO LEVASSEMOS EM CONTA QUE UMA LINHA DE METRÔ PARA A CID. TIRADENTES IRÁ ATRAIR MILHARES DE USUÁRIOS, QUE HOJE SAEM DESTAS REGIÕES COM DESTINO ÀS ESTAÇÕES GUAIANASES DA CPTM E ESTAÇÕES ORINTHIANS/ITAQUERA, ATÉ BRESSER DO METRÔ, ALIVIANDO EM MUITO O CARREGAMENTO DE AMBAS.

- POR ÚLTIMO, A EXPANSÃO DO METRÔ PARA CID. TIRADENTES AGREGARIA MAIS DE 40 MIL NOVOS USUÁRIOS/HORA PICO, QUE HOJE NÃO DISPÕEM DE UM SISTEMA DE TRANSPORTE RÁPIDO, SEGURO E CONFORTÁVEL, VISTO QUE A TARIFA AINDA É UMA DAS MAIS CARAS DO PAÍS.
- A LIGAÇÃO ENTRE AS LINHAS DA CPTM E METRÔ NA REGIÃO LESTE PODERIAM SER CONCRETIZADAS, ATRAVÉS DE UMA LINHA DE MONOTRILHO POR SOBRE O RIO ARICANDUVA, LIGANDO TIQUATIRA À AV. RAGUEB CHOHI.

- NO GOVERNO MUNICIPAL NÃO É DIFERENTE, COM O ABANDONO DA CONSTRUÇÃO, MANUTENÇÃO E AMPLIAÇÃO DE CORREDORES DE ÔNIBUS.
- DIVULGAÇÃO DE APLICAÇÃO DE VULTUOSOS RECURSOS (MAIS DE R\$2 BI) PARA INVESTIMENTOS NA AMPLIAÇÃO DE NOVAS LINHAS DE METRÔ, SE RESUMINDO ATÉ AGORA A POUCO MAIS DE R\$200 MI.
- DIVULGAÇÃO PROPAGANDISTICA DA IMPLANTAÇÃO DE LINHAS DE MONOTRILHOS PELA CIDADE (CORREDOR CELSO GARCIA x ITAIM PAULISTA, MORUMBI x JD. ANGELA, etc.), ADERINDO O MODISMO DO GOVERNO DO ESTADO MAS ABANDONADO IMEDIATAMENTE APÓS AS ELEIÇÕES.
- DESISTÊNCIA DE TODOS OS PROJETOS ANUNCIADOS ANTERIORMENTE, SEM UMA DEFINIÇÃO CLARA DO QUE PRETENDE EXECUTAR NESTES ÚLTIMOS DOIS ANOS DE GESTÃO.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS METROVIÁRIOS

Diretor - Manuel Xavier Lemos Filho

Representante da Central dos Trabalhadores e
Trabalhadoras do Brasil – CTB, no Conselho das
Cidades do Ministério das Cidades.

fenametro@fenametro.org.br

xavierlemos2010@gmail.com

AO ELABORAR O “PLANO INTEGRADO DE TRANSPORTES URBANOS” – PITU, NAS VERSÕES 2015, 2020 E 2025, O GOVERNO DO ESTADO NÃO CUMPRE AS METAS NELE CONTIDAS!

CONSTA DO PITU 2025 O SEGUINTE:

“No PITU está se propondo, portanto, a adoção do pedágio urbano, mas apenas a partir de 2012 ou 2015, quando estará inteiramente operacional a Estratégia Complementar, que tem como arcabouço metroferroviário a linha 5 do Metro, o Expresso Aeroporto, a duplicação da capacidade da CPTM e o Expresso Sudeste, que se somarão à Estratégia Mínima, integrada pelas linhas 2 e 4 metroviárias, pelo prolongamento da CPTM até Grajaú, pelo Expresso Tiradentes e por um substancial conjunto de corredores de vários tipos”.