

ATA DA 6ª CONFERÊNCIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE

Aos dezesseis dias do mês de maio do ano de 2014, as 19h00, nas dependências da FITEL Fundação Instituto Tecnológico de Logística, Avenida Comendador Aladino Selmi, numero 2211, Parque Cidade, Campinas, Estado de São Paulo foram iniciados os trabalhos da 6a Conferência Municipal de Trânsito e Transportes com a abertura do livro de presenças e o recebimento dos participantes/conferencistas para o devido credenciamento. Seguiu-se a abertura do evento com a participação dos Excelentíssimos: Secretário Municipal de Transportes, Sr. Carlos Jose Barreiro, Secretário Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, Sr. Fernando Vaz Pupo, do Ilustre atual Presidente do Conselho Municipal de Transito e Transporte, Sr. Walter Rocha. Após a solenidade de abertura, iniciou-se a palestra com o tema Mobilidade Urbana – Planejamento, Desafios e Perspectivas, com a participação dos palestrantes Sr. Carlos Alberto Bandeira Guimarães e Sr. Fernando Vaz Pupo, sob mediação do Sr. Carlos Jose Barreiro. Ao final da palestra foram encerrados os trabalhos do dia. Aos dezessete dias do mês de maio, a partir das 8h00, no mesmo local, os trabalhos prosseguiram, repetindo o credenciamento e ato continuo houve a chamada dos delegados para a sala de conferencia, sendo a primeira chamada ocorrida as 9h00 e a segunda as 9h30 para encaminhamento dos conferencistas a sala de conferência da Fitel a fim de dar continuidade aos eventos programados, em especial, a aprovação do regimento interno, apresentação geral e divisão dos conferencistas em quatro grupos de trabalho para discussão dos eixos da Conferencia Municipal de Transito e Transportes. Foram convidados os relatores para apresentarem os resultados das discussões efetivadas nos quatro grupos. A Sra. Leticia Aparecida Pascoalino, na qualidade de relatora do **Eixo 01 – Plano Diretor de Mobilidade Urbana** apresentou o texto final do Eixo 01 com a seguinte redação: 1.1 - A Secretaria Municipal de Transportes estuda um novo Plano Viário para Campinas, que ira traçar diretrizes de mobilidade urbana para os próximos 30 anos. O objetivo e priorizar o transporte publico de massa com corredores exclusivos e identificação dos pontos críticos de lentidão na cidade para solução dos congestionamentos. O objetivo do Plano também é contribuir para o desenvolvimento do Plano Diretor de Mobilidade Urbana. 1.2 - O Plano Diretor de Mobilidade Urbana e uma obrigação legal das cidades com mais de 20 mil habitantes estabelecida pela Lei 12.587/2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana. O documento fará parte integrante do Plano Diretor do Município de Campinas e deve apontar diretrizes de desenvolvimento do município para as próximas décadas. 1.3 – Este plano será elaborado com a participação da sociedade civil organizada, a partir das discussões ocorridas na 6a. Conferencia Municipal de Transito, Transporte e Mobilidade Urbana e outros espaços de participação. 1.4 – A Política Nacional de Mobilidade Urbana determina que num prazo de três anos o Plano Diretor seja elaborado, ou seja, Campinas deve preparar o seu ate 2015. O documento permitira que a Cidade possa receber verbas federais para o setor. 1.5 – O Plano Diretor devera cumprir as diretrizes gerais da Lei 12.587/2012, que e de garantir acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável, equidade no acesso ao transporte publico coletivo, eficiência, eficácia e efetividade prestação de serviços de transporte e circulação urbana, segurança nos deslocamentos, justa distribuição dos benefícios e ônus no uso de diferentes modais e equidade no uso do espaço publico de circulação, vias e logradouros. 1.6 – Quando necessário e possível o Plano Diretor de Mobilidade Urbana, em acordo com a Lei 12.587/12 adotara a restrição de circulação em locais e horários predeterminados; estipulará padrões de emissão de poluentes; aplicara tributos pela utilização de infraestrutura urbana; dedicara espaço exclusivo

a serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados; e restringira a circulação de cargas, entre outros instrumentos. 1.7 – O Plano Diretor de Mobilidade Urbana priorizará os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. 1.8 – O Poder Público ficará responsável por convocar as entidades civis organizadas, representantes dos setores empresarial e da Administração para colaborar na elaboração do Plano Diretor, que deverá ser aprovado pela Câmara Municipal de Campinas. 1.9 – A 6ª Conferência Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana deverá acompanhar, colaborar para o desenvolvimento e indicar diretrizes para o Plano Diretor de Mobilidade Urbana. 1.10 – O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e a Câmara Municipal, em conjunto com a Secretaria de Transportes e Emdec, serão responsáveis pela aplicação e fiscalização do Plano Diretor, no que diz respeito aos aspectos de trânsito e transporte. 1.11 – O Plano Diretor de Mobilidade Urbana estipulará padrões, monitoramento e controle de emissão de poluentes, podendo haver controle de veículos motorizados. 1.12 – O Plano Diretor de Mobilidade Urbana poderá definir controle de acesso de veículos às vias da cidade. Também foram indicadas as seguintes diretrizes: (i) Trabalhar para a regulamentação da Lei Municipal 13.288/08 e implantação do plano cicloviário, com atenção para as normas de criação de bicicletários, incluindo-se a criação destes nos locais públicos que tiverem possibilidade; (ii) Implantação dos modais de transporte BRT ou VLT e mesmo outros modais ferroviários; que atendam às necessidades da população proporcionando um sistema de trânsito e transporte eficiente, seguro e eficaz; (iii) Viabilizar estudos para utilização de malha férrea não só para o sistema de transporte municipal, como para o sistema de transporte intermunicipal; (iv) Integração entre todos os órgãos municipais, especialmente das Secretarias de Transporte e Planejamento, para garantia da execução do Plano de Mobilidade Urbana coerente e coeso; (v) Desestímulo de utilização de veículos particulares em determinadas áreas da cidade com a finalidade de conter o fluxo e evitar congestionamentos; (vi) Analisar a viabilidade de implantação de escalonamento do horário de funcionamento do comércio, serviço e indústria a fim de evitar pico de veículos e de viagens do transporte coletivo público municipal; (vii) Criar um Capítulo a parte para a APA de Campinas dentro do Plano Diretor de Mobilidade Urbana, tal destaque deve privilegiar e incentivar o transporte não motorizado e não poluente em seu território, também que se desenvolvam acordos de cooperação no mesmo sentido com os municípios limítrofes: Valinhos, Morungaba, Pedreira, Itatiba e Jaguariúna. Tais políticas devem ser inspiradas na Lei 10.850/01 e princípios que a nortearam, constantes no Plano de Gestão da Área de Proteção Ambiental de Campinas de 1996, documento produzido pela SEPLAMA - Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Campinas. (viii) Integração das políticas públicas dos governos municipal, estadual e federal, com a finalidade de garantir o regular cumprimento do Plano de Mobilidade Urbana. O texto do Eixo 1 foi devidamente aprovado por unanimidade pela plenária. A Sra. Luciene Ribeiro da Silva, na qualidade de relatora do **Eixo 2 – Projetos Estruturantes de Transporte**, apresentou o texto final do Eixo 02, com destaques nos itens 2.3, 2.5, 2.7 e 2.8, resultando nas seguintes alterações: 2.1 - A formulação de uma política municipal de transporte urbano abrange a organização do sistema viário, gerenciamento da circulação urbana e organização do transporte coletivo urbano; 2.2 - A mobilidade, o transporte e o trânsito são fundamentais para sobrevivência e provocam impactos significativos tanto na renda, habitação e lazer como na saúde das populações urbanas; 2.3 – Campinas deve elaborar seus

projetos estruturantes de mobilidade levando em consideração um planejamento integrado com a indução do desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, integração entre modos e serviços, mitigação dos impactos ambientais, sociais e econômicos, priorizando o uso de energias renováveis e menos poluentes. 2.4 - Consolidar o início da implantação do Sistema BRT, com a construção de dois corredores exclusivos de ônibus, nas regiões do Ouro Verde e Campo Grande, com o desenvolvimento de novos corredores interligando outras regiões da cidade. 2.5 – Consolidar o Plano Cicloviário, que prevê 100 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas na cidade, interligado e integrado com o sistema de transporte público coletivo, considerando, quando possível, as condições de acessibilidade. 2.6 – Elaborar projeto de transporte público de massa sobre trilhos, como VLT (Veículo Leve sobre Trilho), Trem Metropolitano e Monotrilho, utilizando preferencialmente as áreas da antiga malha ferroviária da cidade. 2.7 – Elaborar estudos de pontos críticos de congestionamentos na cidade e executar ações que reduzam os gargalos, avaliando soluções tais como: pedágio urbano, restrição de circulação por dias e horários, políticas de circulação e estacionamento em vias públicas. 2.8 – Realização de ações político-administrativas junto ao Estado de São Paulo e as empresas concessionárias para que as rodovias que cortam a cidade tenham suas marginais concluídas dentro dos prazos estabelecidos. 2.9 – Priorizar o transporte público coletivo e de massa ao transporte individual nos projetos viários e de mobilidade urbana da cidade. O texto do Eixo 2 foi devidamente aprovado por unanimidade pela plenária. A Sra. Giselle Normanha Biagi de Godoi, na qualidade de relatora do **Eixo 3 – Política Pública de Transporte Público e Interesse Público**, apresentou o texto final do Eixo 3 com destaques nos itens 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7 e 3.8, resultando nas seguintes alterações: 3.1 - A Política Nacional de Mobilidade Urbana trata dos direitos dos usuários de transporte público e cada vez mais surge uma pressão social para que políticas públicas sejam desenvolvidas para o setor. 3.2 – A política orçamentária municipal tem subvencionado a tarifa de ônibus para manter as políticas sociais do município, com gratuidades para pessoas com deficiência, estudantes e idosos. E preciso consolidar e fortalecer esta iniciativa. Além disso, avaliar a possibilidade de inclusão de outros segmentos como: estudantes universitários, professores, usuários da rede de saúde mental. 3.2.1 - E preciso avaliar como o CMTT pode contribuir no processo de licitação das empresas concessionárias de transporte público. 3.3 – E necessária a melhoria do controle da frota para ter mais eficiência e qualidade do transporte público com vistas a: assegurar o respeito a idade máxima da frota estipulada. Controlar através de aplicativos de GPS a movimentação da frota. 3.3.1 – E salutar a divulgação ao CMTT necessário os custos que compõem a tarifa de transporte público. 3.4 – E direito do cidadão participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana, por isso todo o sistema de transporte público e interesse público deve ser submetido ao controle social no que diz respeito a sua qualidade, eficiência e sustentabilidade. Além disso, capacitação da EMDEC para o CMTT a respeito das suas atribuições legais e seus processos administrativos e, estabelecimento de processo de registro e disponibilização de forma periódica de todas as informações que digam respeito as reclamações concernentes a SMT garantindo o direito de sigilo do cidadão ou usuário quando solicitado. 3.5 – As condições de acessibilidade dos serviços de transporte de passageiros devem ser ampliadas e garantidas devendo ser criado dentro do CMTT uma comissão específica com representantes com mobilidade reduzida. Esse representante do CMTT deve também participar da Comissão Municipal Permanente de Acessibilidade - CPA. Além disso, todas as estratégias de

mobilidade urbana no município devem priorizar o atendimento a esse segmento.

3.6 – E preciso desenvolver ferramentas que facilitem o acesso a informação dos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários e tarifas. Dar atenção a infraestrutura coberta e acessível dos pontos de parada e dos ônibus. Dar maior visibilidade nas informações divulgadas referente aos horários, linhas e itinerários. 3.6.1 – Dar atenção a infraestrutura de conexão entre diferentes modais: plano cicloviário, rede férrea, taxis, escolar, fretados e pedestres. 3.7 – Os usuários tem o direito a transporte publico de qualidade e urgente o aperfeiçoamento dos sistemas e formas de avaliação periódicas e canais institucionais de atendimento das reclamações, demandas e prestação de contas. 3.7.1 - Sugere-se a divulgação ampla das campanhas que vem sendo realizadas. 3.8 – Planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos, adequação dos locais de estacionamento e reorientação do trafego, com o objetivo de dar maior fluidez ao trafego da cidade e diminuir a emissão de poluentes. 3.8.1 – Realizar estudos para a implementação do Bilhete Único Mensal, semanal e unitário com utilização nos diferentes modais e no Bilhete Único Metropolitano. 3.9 – Estudar incentivo fiscal para concessão de veículos especiais (taxis adaptados) ao transporte de pessoas com deficiência. O texto do Eixo 3 foi devidamente aprovado por unanimidade pela plenária. A Sra. Natalia Stefania Mazzer Baccin, na qualidade de relatora do **Eixo 4 – Política Pública de Segurança e Educação no Trânsito**, apresentou o texto final do Eixo 4 com destaques nos itens 4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10, 4.12, 4.13, 4.14 e 4.15, resultando nas seguintes alterações: 4.1 - A Setransp/Emdec tem a preocupação permanente com a gestão do transito e transporte e implementa ações de educação para a redução da acidentalidade e promoção de uma mobilidade mais sustentável. Para isto, deve-se manter os profissionais atualizados e devidamente orientados com relação as novas formas de planejamento do transito e transporte da cidade, bem como dos equipamentos e insumos utilizados na sinalização e instrumentalizados com pesquisas e dados pertinentes. 4.2 - O transito em condições seguras e um direito de todos, com especial atenção as pessoas com deficiência, e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Transito, aos quais cabem adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito, especialmente a efetiva fiscalização e cumprimento das normas de transito, garantindo que sejam realizadas ações integradas de educação, fiscalização e engenharia. 4.3 - A educação para o transito ultrapassa a mera transmissão de informação. Tem como foco o ser humano, e trabalha as possibilidades de mudança de valores, comportamentos e atitudes, considerando a violência no transito como uma questão de saúde publica; 4.4 – Desenvolver pesquisas e elaborar planos de educação e segurança a partir das informações do Observatório de Transito. 4.5 (4.9) – O Observatório Municipal de Transito de Campinas tem por finalidade propor políticas publicas de segurança no transito a partir da integração dos dados e ações entre diferentes órgãos para enfrentamento e prevenção aos acidentes de transito, com a divulgação periódica desses dados. 4.6 (4.10) – O Observatório de Transito tem por finalidade a implantação, implementação e acompanhamento do projeto Vida no Transito Campinas, incentivado pelo Ministério da Saúde e divulgação das Ações da Década para a segurança viária (2011-2020), proposta pela ONU. 4.7 – Executar planos de educação e segurança no transito, em todas as instituições de ensino municipal, estadual e federal, publicas e privadas, empresas e outros órgãos, inclusive com estabelecimento de parcerias e com formação de agentes multiplicadores. 4.8 (4.6) – Elaborar e executar campanhas e programas permanentes de educação para pedestres, motociclistas, motoristas e ciclistas, com linguagem adequada a cada

publico e faixa etária. 4.9 (4.7) – A Administração deve prever no Orçamento Municipal verba para financiar, manter, estruturar e subsidiar as campanhas e programas permanentes de educação no trânsito com foco na sua realidade local de mobilidade urbana, inclusive do papel dos Agentes da Mobilidade Urbana e divulgação dos valores arrecadados em fiscalização e sua destinação. 4.10 (4.8)– O órgão de trânsito municipal deve se comprometer também em buscar formas de financiamento estadual, federal e parcerias com a iniciativa privada para execução de ações de segurança e educação para o trânsito, referente a todos os modais de transporte. 4.11 – O Plano Emergencial de Pontos Críticos, que visa combater acidentes e lentidão em vias da cidade, será parte da política de educação no trânsito promovida pela Emdec. 4.12. Deve-se procurar mais integração com o Departamento de Parques e Jardins e com as Secretarias de Obras, Planejamento e outros órgãos e instituições da Administração Pública para que em locais que apresentem existência ou iminência de insegurança na circulação viária, sejam executadas obras de geometria e adequações como prioridade, estabelecendo prazos para a execução dos serviços. Promover a informação e orientação a população quanto as obras viárias, garantindo a segurança no trânsito. 4.13. Implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito, no âmbito do Município de Campinas, com ênfase na educação e conscientização dos motoristas, ciclistas, motociclistas, pedestres e pessoas com deficiência, priorizando o respeito a vida e as normas de trânsito, conforme as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN. 4.14. Considerando que a qualidade da formação do condutor é fator determinante para as questões da acidentalidade, reforçar a interlocução com as Auto Escolas e Centros de Formação de Condutores, promovendo parcerias para as ações de Educação de Trânsito. 4.15. Considerando a bicicleta como alternativa na Mobilidade Urbana, desenvolver campanhas de conscientização para ciclistas e demais modais. O texto do Eixo 4 foi devidamente aprovado por unanimidade pela plenária. Seguiu-se a eleição dos 10 (dez) Conselheiros e 10 (Suplentes) das 5 (cinco) regiões que representarão a Sociedade Civil, sendo eleitos:

Região Noroeste

Irineu Gonçalves Ramos Junior Conselheiro
Mario Roberto Bozanino Conselheiro
Geraldo Aurelio Oliveira Suplente
Erivan Felizardo Rego Suplente

Região Sul

Valdo Celio dos Santos Pompeo Conselheiro
Alexandre Alasmar Junior Conselheiro
Nilva Aparecida Gonçalves Suplente
Paulo Humberto de Souza Lima Suplente

Região Leste

Abraao Feldman Conselheiro
Cesar Cury Conselheiro
Neiri Alves da Silva Suplente
Jose Aparecido de Lima Suplente

Região Sudoeste

Jose Luis Ferreira da Silva Conselheiro
Luis Fernando Cruz Conselheiro
Marta de Jesus N. Rocha Suplente
Mario Luis Adão de Souza Suplente

Região Norte

Carlos Lucio de Souza Conselheiro
Rosa Alice Araujo Brito Conselheiro
Sueli Oliveira Marques de Godoi Suplente
Lourival Gomes Torres Suplente

O Presidente do Conselho Municipal de Transito e Transporte, Sr. Walter Rocha Oliveira agradeceu a presença de todos reafirmando que este momento consolida o processo democrático e declarou encerrados os trabalhos deste dia, as 17h22. Em seguida, esta ata foi assinada por mim, _____ Patricia Sciascia Pontes, relatora desta sessão, pelo Secretario Municipal de Transportes, Sr. Carlos Jose Barreiro e pelo Presidente do Conselho Municipal de Transito e Transporte, Sr. Walter Rocha Oliveira.

Patricia Sciascia Pontes
Relatora

Carlos Jose Barreiro
Secretario Municipal de Transportes
Transito e Transporte

Walter Rocha Oliveira
Presidente do Conselho Municipal de

MOÇÕES E RECOMENDAÇÃO APRESENTADAS PELOS DELEGADOS DO EIXO 1

Nós, representantes do povo campineiro, presentes na 6ª Conferência de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana, aprovamos a presente Moção de Repúdio à Prefeitura Municipal de Campinas e sua Secretaria Municipal de Transporte, pela insistente demora em alargar a passagem da Av. John Boyd Dunlop sob a linha férrea no Jardim Florence, na região do Campo Grande. Repudiamos a reiterada omissão que prejudica a circulação da população local de quase 200 mil habitantes, que enfrenta congestionamentos de até 3km, todos os dias, atrasando a chegada ao trabalho, causando indignação na população, além de colocar em risco pedestres, ciclistas e cadeirantes.

EIXO 3

“Nós participantes da 6ª Conferência Municipal de Trânsito e Transporte – Mobilidade Urbana, que está ocorrendo nos dias 16 e 17 de maio de 2014, manifestamos nosso inconformismo à política de demissão dos cobradores de ônibus, como a que vem ocorrendo nas concessionárias e permissionários”.

EIXO 4

Os acidentes de trânsito são considerados um problema grave de saúde pública, em nível epidêmico, e a qualidade da formação do condutor é fator determinante para segurança e paz no trânsito.

Recomendamos, portanto, que as autoescolas e CFC's não se limitem à formação técnica e mecanizada para a habilitação, mas que contemplem a formação integral do condutor nas questões de conscientização em atitudes e comportamentos seguros, para si e para o outro.