

ATA DA REUNIÃO SOBRE O PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Aos oito dias do mês de março de dois mil e vinte e três, às nove horas reuniram-se no Auditório do Paço Municipal para realização de reunião temática sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, o Promotor de Justiça Dr. Sergio Domingos, representantes da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito, da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Social, da Secretaria Municipal de Obras Públicas, da Secretaria Municipal de Habitação e Desenvolvimento Urbano, da Fundação Getulio Vargas, da Câmara Municipal, da Universidade Federal de São Carlos, das Associações de Bairros, da Câmara Temática de Mobilidade Urbana, da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de São Carlos e membros da sociedade civil.

Cesar Augusto de Paula Maragno (Secretário Municipal de Transporte e Trânsito) – Abriu reunião e colocou que a mesma foi agendada a pedido do Promotor Dr. Sergio Domingos para esclarecimentos a respeito da forma de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pela FGV.

Promotor Sergio Domingos – Colocou que após a realização de 2 audiências públicas e em função de questionamentos solicitou que se alargasse a discussão de detalhes e maior participação para correção problemas e que críticas são aceitas com objetivo de corrigir imperfeições para chegar ao produto final. Informou que gostaria muito que a reunião traga propostas para acertar arestas e seguir o plano e que não adianta correr com o prazo e produzir um material não aproveitável. Espera a colaboração de todos para o melhor encaminhamento, pois a cidade necessita muito disso. Disse que o Prof. Manoel irá apresentar respostas aos questionamentos e tentar encontrar soluções e acima de tudo tentar resolver essas questões.

João Muller (Secretário Municipal de Obras Públicas) – Informou que será breve apenas para esclarecer os questionamentos com relação à contratação da FGV para elaborar o Plano de Mobilidade e sobre a não utilização dos recursos do FUMDUSC.

Promotor Sergio Domingos – Desculpou-se ao interromper para colocar que a questão da contratação já está no processo do MP, pedindo para que se possível não se aprofunde nessa questão e foque apenas no plano.

João Muller (Secretário Municipal de Obras Públicas) – Quando assumiu a SMH DU o processo já estava aberto e tinha a melhor proposta que era da FIPAI e tinha um parecer jurídico recomendando não utilizar o fundo pois poderia dar apontamento do Tribunal de Contas. Deu sequência, pois já existia empenho para a FIPAI. Foi solicitado atualização do orçamento e a mesma não teve intenção de enviar novo orçamento. Buscaram três novas propostas da iniciativa privada e a proposta da FGV foi a melhor e possuía as mesmas condições das outras para dispensa licitação.

Prof. Manoel Reis (FGV) – Falou sobre o Tempo de execução. Mostrou a linha de tempo, onde de Junho a Outubro 2021 foi lento devido à pandemia e em outubro 2021 conseguiu iniciar o trabalho de maneira estruturada. Em princípio a previsão para terminar o plano é para 03/2023, um período de 18 meses, prazo bastante adequado em um projeto como esse, que se precisar será estendido.

Prof. Alexandre (FGV) – Falou especificamente sobre a participação social, que foi um dos principais pontos destacados na manifestação enviada pelo MP e questionamentos realizados na Audiência Pública. Mostrou a metodologia de trabalho que possuiu várias etapas que têm como função garantir participação social. Destacou duas etapas: Levantamento de informações

com formadores de opinião, através de um grupo formado pela prefeitura, composto por atores sociais, políticos e econômicos, formando uma lista com mais de 150 pessoas. Destacou parte das pessoas - secretários municipais, vereadores, promotores, juiz, representantes PM, GCM, Bombeiros, Defesa Civil e SAMU, COMDUSC, AEASC, OAB, Conselho do patrimônio histórico, setores econômicos, Startups, Representantes de sindicatos, pessoas ligadas a área de transportes, educação (professores e alunos universidades), ONGS, Prohab, Apae, etc. Foram realizadas entrevistas individuais ou em grupo com duração de 2 horas. Na segunda etapa de forma complementar foram realizadas pesquisas com a população em geral, através entrevistas pessoais em domicílio através de um questionário com 28 questões. Mostrou o mapa das regiões amostradas. Foram 1348 pessoas entrevistadas pessoalmente, cujos resultados foram apresentados na 1ª audiência pública. Houve uma série de outros eventos que contribuíram para garantia da participação social.

Prof. Felício Sacamoto (FGV) – Falou sobre a metodologia utilizada na montagem da matriz origem/destino que tem a função de entender os fluxos realizados no município, ou seja, quais viagens são realizadas e suas características. Que para isso foram feitas pesquisas domiciliares com relação às viagens realizadas, através de questionário com mais de 200 questões sobre dia a dia das pessoas. Que em paralelo foi feita pesquisa de campo para aferir a pesquisa domiciliar. Informou que nos últimos anos a pesquisa presencial está tendo grande dificuldade por várias razões, uma delas é a segurança, então foram adotadas alternativas utilizadas em substituição à pesquisa domiciliar presencial. A primeira alternativa foi a coleta de dados pela internet, através de um questionário parecido com o utilizado na pesquisa presencial preenchido através de um site. Método já foi aplicado em Recife e Fortaleza. Outra alternativa foi a coleta de dados de forma remota através de celular e GPS, onde o registro dos deslocamentos foi feito através de GPS do celular onde cada registro significa uma viagem. Terceira alternativa foi o uso de Big-data que é a coleta de dados em tempo real, através de utilização do aparelho celular, seja por ligação, aplicativos e GPS. Possui uma base de dados bastante rica, porém, devido às restrições de dados (lei de proteção de dados) a metodologia teve que ser descartada. Outra opção foi a coleta de dados pelo sistema de bilhetagem eletrônica e sistema de monitoramento de veículos (ônibus). O conjunto desses dois sistemas permite conhecer a origem de embarque do passageiro. O destino é inferido através do histórico do bilhete ao decorrer do dia, através de algoritmos. Foram utilizadas as bases de dados dos celulares da operadora Claro que representam mais de 45% dos celulares da cidade que possui um total de 303 mil celulares, sendo 137 mil da Claro, o que significa 0,54 celular/habitante. A amostra que estamos trabalhando é cerca de 20 vezes maior que a pesquisa domiciliar. Para a qualidade de dados devem ser analisados a abrangência e especificidade dos dados. No celular como é feito de forma automática todas as viagens são registradas. Foram utilizados outros caminhos para suprir a deficiência de identificação dos meios de transporte. Por exemplo, nos Ônibus foi feito através da bilhetagem, a pé ou bicicleta em função da distância, através de uma função de probabilidade. Foram quantificados os fluxos de viagens em pontos estratégicos da cidade e esses fluxos foram utilizados para aferir as matrizes construídas. Mostrou como é gerada a matriz origem/destino para cada tipo de transporte (coletivo, ativo ou individual).

Prof. Bicalho (FGV) – Esclareceu que as vagas escolares para vans é um assunto que deve ser tratado pontualmente na secretaria e não no plano.

Promotor Sergio Domingos - Sugere a abertura da palavra.

Denise (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Colocou que houve equívoco em dizer que o mapeamento dos formadores de opinião significa participação popular. Reclama que a 1ª Audiência não foi repetida e que no termo de referência estava previsto que a elaboração de diagnósticos na etapa 2 deveria ser a partir de dados de mobilidade e não de formadores de opinião. Que as etapas não estão claras e questiona qual foi o produto 2 entregue.

Prof. Manoel (FGV) – Informou que foi enviado pela FGV um 2º documento onde foi reorganizada a metodologia com autorização da prefeitura. Entendemos que o diagnóstico deve ser feito no final;

Denise (Câmara Temática de Mobilidade Urbana – Falou que o diagnóstico estava previsto na 2ª etapa. E questionou qual foi o produto entregue na segunda etapa. Reclamou que houve redução no número de entrevistas necessário e solicitou esclarecimento sobre as etapas. Pediu acesso aos relatórios de cada etapa para cruzar com o Termo de Referência.

Prof. Alexandre (FGV) - Mostrou na apresentação que o diagnóstico está na etapa 4 e que a entrevista está na Etapa 2. Colocou que os relatórios foram entregues para a prefeitura.

Laert (AEASC) – Enfatizou que houve uma audiência que foi a 2ª e que a AEASC sempre se manifesta tecnicamente. Que deveria ter sido feita uma reunião técnica entre a câmara de mobilidade urbana e a AEASC, o que não houve antes da audiência.

Denise (Câmara Temática de Mobilidade Urbana – Reclama que a reunião de hoje deveria ser como Fórum aberto e a secretaria de trânsito soltou uma nota impedindo participação popular. Colocou que a FGV falou que a pesquisa O/D presencial é difícil, custosa e demorada. Questionou porque o plano custou tão caro se a metodologia utilizada foi a mais barata?

Prof. Alexandre (FGV) – Respondeu que outras cidades tiveram valores muito mais altos.

Denise (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Enfatizou que a transparência é muito frágil e plataforma desatualizada e que o material não foi disponibilizado com antecedência e questionou a forma de realização da pesquisa.

Promotor Sergio Domingos – Pediu para a Denise informar se tem alguma proposta de encaminhamento para resolver os questionamentos.

Denise (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Informou que seu colega Paulo e as demais pesquisadoras vão ajudar nisso.

Prof. Bicalho (FGV) – Colocou que a pesquisa metrô é feita em toda região metropolitana em todos os meios de transporte e não somente com usuários do metrô.

Prof. Felício Sacamoto (FGV) – Falou sobre a pesquisa do IBGE colocada pela Denise, que é uma pesquisa que pode ser respondida em 2 minutos, com o questionário muito menor que o da pesquisa O/D.

Paulo Tauyr (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Informou que Câmara ficou indignada pois nunca conseguiu interagir com FGV e que as etapas não foram definidas claramente. A FGV transformou a elaboração do plano em apenas 1 etapa e enxugou a etapa principal que deveria ter mais corpo que é a participação popular. Enfatizou que prognósticos podem ser construídos com a participação técnica e popular e que entrevista não é participação popular. Que deveriam ter mais audiências públicas com participação popular. A 2ª audiência se transformou na 1ª e agora está espremido em 1 mês para entregar, precisaria de mais tempo para sanar problemas. Durante a pandemia poderia ter sido feito mais. Deveria ter sido feita uma pesquisa O/D mais completa. Mas agora é possível ainda tentar complementar a pesquisa. Questionou a metodologia utilizada, onde a tecnologia poderia ter sido utilizada como complemento e que o motivo da viagem, idade, classe social são dados importantes. Colocou que os mais pobres não têm celular e que ficaram lacunas e temos que apontar soluções para resolver. Que o trabalho desenvolvido deve ser correlato ao valor. Propõe que seja aberto novo cronograma para avaliar outras questões que podem ser aprofundadas no plano com ajuda técnica e maior participação popular. Colocou que seria importante a realização de mais audiências públicas e oficinas nos bairros para complemento de informações, pois foram gerados poucos dados novos. Muitas

questões que podem ser aprofundadas no plano e com a ajuda dos técnicos e maior participação popular podem ser resolvidas.

Promotor Sergio Domingos – Questiona sobre como fazer audiências e oficinas com população.

Paulo Tauyr (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Disse que a própria equipe que está fazendo o plano de mobilidade deve ter exemplos. Mas que os outros colegas vão trazer exemplos. Devem ser utilizadas metodologias distintas para participação de todos para grupos específicos, reuniões com grupos de pessoas em temas específicos. E realizadas mais audiências públicas e reuniões técnicas de acompanhamento.

Prof. Alexandre (FGV) – Respondeu que a metodologia é adotada para cada caso. A FGV foi escolhida e trabalha com essa metodologia. Não deve ser invadida a questão metodológica.

Promotor Sergio Domingos – Colocou que a decisão de como fazer será feita após o debate. Essas divergências que levam a esse impacto. Não existe definição legal de modelo de participação popular. Essa discussão é importante para termos elementos para tomar a decisão.

Prof. Bicalho (FGV) – Informou que não existe padrão e o que rege é o contrato entre PMSC e FGV. Foi feita uma metodologia aprovada pela prefeitura. Entrevistas com grupos sociais não é participação popular.

Prof. Alexandre (FGV) – Disse que boa parte das entrevistas foram realizadas no sentido de sugestões e ações.

Aguinaldo (AEASC) – Se colocou à disposição para colaborar e observou que a pesquisa O/D falta a parte qualitativa (motivos). E que o questionário não foi suficiente. Que não foi considerado fretamento (indústria e escola) e deveria ser levado em conta para transporte coletivo, o que mudaria o resultado final. São dados complementares que deveriam ser vistos para chegar em uma pesquisa melhor.

Prof. Alexandre (FGV) – Informou que em outros municípios o transporte fretado é baixo, mas que será considerado no município de São Carlos que possui um número alto devido às indústrias.

Isabel (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Trouxe sugestões construtivas a fim de aprimorar o plano. Questionou sobre a amostra com apenas 1300 pessoas, que não pode ser considerada representativa da população e o que será feito como forma de mitigar essa ausência. Que as pesquisas domiciliares são custosas, mas permitem acompanhar a evolução da mobilidade no município. O método utilizado não permite fazer essa comparação. Questionou se o plano cicloviário de 2012 utilizado ainda é válido e sugeriu adaptação. E colocou que no diagnóstico não foi considerada a acidentalidade viária, contendo os principais pontos de acidentes. Questionou qual foi o alcance da pesquisa pelo site.

Prof. Alexandre (FGV) – Respondeu que foi baixo e pouco acrescentaram.

Isabel (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Sugeriu uma estratégia de abordagem pelas redes sociais. E colocou que muitas pessoas não possuem acesso à internet.

Prof. Alexandre (FGV) – Na amostra esse perfil foi considerado.

Isabel (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Questionou a não utilização dos dados celulares de GPS.

Prof. Felício Sacamoto (FGV) – Respondeu que GPS não fornecem dados.

Prof. Alexandre (FGV) – Enfatizou que a metodologia de celular é muito precisa e possui vários mecanismos.

Isabel (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Sugeriu utilizar uma pequena amostra com dados GPS como complemento para caracterização de viagens.

Prof. Bicalho (FGV) – Informou que a localização utilizada pela telefonia celular é muito precisa.

Prof. Alexandre (FGV) – Colocou que algumas informações já estão contempladas. Que não tem como vincular com a pessoa entrevistada.

Prof. Bicalho (FGV) – Informou que a FGV está seguindo o plano de trabalho proposto.

Isabel (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Colocou que está fazendo sugestões a fim de contribuir que poderão ser acatadas ou não. E que deve ficar clara a questão das limitações da metodologia. Que idosos e crianças também são uma limitação, pois nem todos possuem celular. Além disso, não verificou a detecção e remoção de ruídos, pois na base de dados devem ter questões discrepantes. Que a questão das enchentes não foi considerada no diagnóstico e nem os novos empreendimentos aprovados, sobre como a expansão vai impactar na mobilidade, além das obras da rumo que não estão contempladas.

Prof. Alexandre (FGV) – Respondeu que o celular contempla sim as pessoas de baixas rendas. E pergunta se com o produto entregue o resultado final matriz O/D está adequado.

Isabel (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – A matriz de deslocamentos está ok, mas a classificação não, precisa de dados mais refinados.

Prof. Alexandre (FGV) – Disse que não tem estratificação por renda por exemplo, mas tem por zona da cidade, onde indiretamente conseguiram aferir essas informações sugeridas.

Isabel (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Solicita que as próximas audiências sejam melhor divulgadas, com pelo menos 15 dias de antecedência. E que haja maior participação da parte técnica nos trabalhos para avaliação. Que se isso tivesse ocorrido desde o início, seria poupado esse momento. Colocou que a prestação de contas deve ser divulgada juntamente com a forma da destinação de dinheiro.

Promotor Sergio Domingos – Ressaltou que a prestação de contas será analisada dentro do inquérito no MP.

Prof. Alexandre (FGV) – Informou que está previsto no Plano de Trabalho a entrega dos 5 produtos para a Prefeitura e que não cabe distribuir esse relatório para a população.

Isabel (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Disse que seria importante a divulgação dos produtos.

Marcelo (Associação Santa Marta) – Informou que fizeram uma moção onde o questionamento maior é a definição de áreas de prioridade. Pelo plano diretor existem duas ligações, pois existem regiões muito complicadas, principalmente na região da Miguel Petroni.

Prof. Alexandre (FGV) – Respondeu que as áreas prioritárias foram levantadas através da percepção das pessoas ouvidas, onde chegaram a 4 áreas.

Prof. Bicalho (FGV) – Informou que as 4 grandes áreas de prioritárias foram transporte coletivo, transporte cicloviário, mobilidade a pé e infraestrutura viária. Quanto a área geográfica temos uma série de recomendações e diretrizes, mas a execução do plano depende da PMSC. A definição de alocação de recurso é do executivo e não do próprio plano que apenas traz recomendações para prefeitura que é a executora. Cada ponto crítico demanda um projeto que será tratado pelo executivo. O plano vai trazer uma série de recomendações para a prefeitura.

Promotor Sergio Domingos – Enfatizou que essas questões mais pontuais devem ser levadas para o plano, mas que nada impede a tomada de providências por parte da prefeitura antes da entrega do plano.

Tais (Prof. UFSCar) – Questionou as características que não foram consideradas na pesquisa presencial e se toda a cidade foi contemplada. Disse que a questão de deficientes físicos não foi contemplada nessa metodologia. Se houve pesquisas específicas no cicloviário. E colocou que a pesquisa domiciliar seria complementar para construir dados mais objetivos.

Prof. Alexandre (FGV) – Respondeu que na pesquisa domiciliar foram consideradas as regiões de toda cidade.

Prof. Felício Sacamoto (FGV) – Informou que na pesquisa O/D domiciliar, apesar de ser detalhada, em termos de precisão de dados, quando incluídas características a precisão dos dados é perdida. E que o fretamento é uma amostra pequena e a melhor forma seria montar uma matriz O/D a parte com informações fornecidas pelas empresas. Quanto mais dados possuir, a pesquisa fica prejudicada.

Tais (Prof. UFSCar) – Relatou que as principais variáveis que ajudam a explicar a questão do transporte coletivo são renda, gênero e idade e que as pesquisas de dados celulares não prevêm isso.

Prof. Felício Sacamoto (FGV) – Respondeu que essas informações ajudam, mas no final a matriz é única.

Prof. Bicalho (FGV) – Reforçou que mesmo que não tenham dados na pesquisa, as ações são verificadas no plano e dependem de políticas públicas.

Luciana (Prof. UFSCar) – Enfatizou que é fundamental desenvolver planos para atender o que a metodologia não atende e realizar complementações para se aproximar da realidade.

Paulo Tauyr (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Questionou por que não foi feita pesquisa mais ampla. Solicitou detalhar melhor os dados para entender qual amostragem foi realmente conseguida e aprofundar o diagnóstico do transporte coletivo para que a prefeitura tenha condições de redesenhar as linhas com os dados do plano. Solicitou esclarecimentos sobre como foram coletados os dados do transporte coletivo.

Prof. Felício Sacamoto (FGV) – Explicou que foram feitas regras para inserir o destino da viagem dando alguns exemplos.

Paulo Tauyr (Câmara Temática de Mobilidade Urbana) – Por fim, reforçou que tendo cenários desenhados será possível melhorias e reestruturação no Transporte Coletivo.

Promotor Sergio Domingos – Finalizou colocando que com essa reunião foi possível discutir mais detalhadamente os questionamentos e a partir de agora o caminho para tentar resolver essa questão será a Prefeitura e FGV apresentarem uma análise e verificarem o que conseguem corrigir. Podem existir pontos de conflito sem solução ou pontos sem possibilidade de atendimento, que ficarão para análise do MP, que irá verificar a necessidade de validação ou análise técnica. Foram feitas propostas válidas e esclarecidos pontos. Solicitou a disponibilização do material no site do Plano para acesso à população. E enfatizou que é indesejável interromper o processo para não cair no judiciário, o que trará um grande prejuízo e o MP pode apontar responsabilidades. E por fim, deu um prazo de 15 dias para a FGV responder aos questionamentos.

Prof. Alexandre (FGV) – Colocou que a FGV não possui restrição de prazo para a entrega do Plano.

Promotor Sergio Domingos – Não se faz necessário o cumprimento do prazo legal, o que importa é a entrega de um bom plano de mobilidade.

Manoel – Concluiu, informando que será feita a análise e respondidos os questionamentos dentro do prazo de 15 dias.

Sendo o que havia para o momento, deu-se por encerrada a reunião.