

MOBILIDADE URBANA

Tarifa zero e direito à cidade

O debate de mobilidade urbana não deve estar centrado apenas nas questões municipais, pois elas são parte de um debate que deve ser nacionalizado para compreender a problemática dos sistemas atuais. Falando especificamente do transporte público, é necessário compreender que, em todo país, a forma como se dão os contratos de concessão do serviço público são a razão fundamental da precarização deste. As licitações, que não raramente se dão de forma fraudulenta, expõem as espúrias relações entre o poder público e as empresas prestadoras de serviços, de forma que os lucros dos empresários sempre se sobrepõem à qualidade do serviço prestado.

Uma cidade com boa **mobilidade urbana** precisa ser eficaz nos deslocamentos das pessoas e cargas. Ao contrário, observamos em Juiz de Fora a cidade se aproximando do colapso da mobilidade. No transporte coletivo observamos, nos últimos anos, aumentos abusivos de tarifas enquanto a qualidade da frota de ônibus urbanos piora. Consequentemente, nós, usuários, sofremos com a superlotação dos ônibus em horários de pico, com a má conservação dos veículos e com o excessivo tempo de espera.

Além disso, recentemente, nos deparamos com as constantes mobilizações dos trabalhadores dessas empresas por conta dos frequentes atrasos no pagamento de seus salários.

Portanto fica claro que até hoje os serviços de transporte de massas atenderam aos interesses privados. Uma vez que a qualidade do serviço prestado a população só piora, precisamos nos questionar sobre a viabilidade técnico-operacional dos contratos e apontar em quais pontos as empresas que prestam o serviço não cumpriram com a licitação, para que assim possamos colocar um novo plano de mobilidade urbana e transporte público que atenda às necessidades da população.

Estes problemas relacionados à mobilidade urbana não são exclusividade de Juiz de Fora e se devem as relações pouco republicanas que se observa entre as empresas de ônibus e o poder público em grande parte das cidades brasileiras. Assim, para compreender a situação local é importante observar que são sistemáticos a enorme maioria dos problemas relacionados ao transporte público, de forma que é necessário enfrentar esta problemática em nível nacional, além de construir um novo modelo de gestão integrada de transportes, com participação dos trabalhadores para o diagnóstico e a implementação de soluções a curto e longo prazo.

O direito de livre circulação na cidade é um direito básico e, portanto, defendemos um rigoroso controle público sobre o planejamento das políticas de mobilidade urbana, criando instrumentos que direcione nossas ações para a redução progressiva das tarifas do transporte coletivo, até a implementação da Tarifa Zero, principalmente nas regiões mais pobres e de maior fluxo. Para nós o transporte é um direito universal, assim como a saúde, a educação, a coleta de lixo, o lazer.

PROPOSTAS E COMPROMISSOS

- Apresentar uma política de mobilidade urbana pautada nas necessidades da população, de qualidade e de baixo custo, tendo como prioridade o transporte coletivo público;
- Fortalecer o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT – valorizando sua autonomia e reformular sua composição, a fim de garantir uma representação plural, ampliando sua capacidade de avaliação, consulta e deliberação sobre as políticas públicas de mobilidade urbana;
- Implementar a criação de um fundo municipal de mobilidade urbana e transporte coletivo, a partir de fontes de arrecadações como multas de trânsito, cobrança da área azul, repasses federais e estaduais e outros instrumentos previstos no Estatuto das Cidades, que deverá ser gerenciado pelo Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT com o objetivo de melhorar a qualidade do transporte público, diminuindo gradativamente o valor da passagem almejando a tarifa zero;
- Incentivar a utilização de veículos híbridos e que consomem combustíveis menos poluentes, como o biodiesel, para que possamos diminuir a emissão de dióxido de carbono (CO₂) e óxidos de nitrogênio (NO_x), além de diminuir ruídos;
- Potencializar a fiscalização das calçadas, a fim de indicar um padrão de qualidade, garantindo um piso adequado, calçadas planas, rampas de acesso e, em algumas situações, corrimões de acessibilidade e sinalização adequada para que as pessoas cegas possam reconhecer os obstáculos a frente. Além disso, procurar diminuir os degraus dos ônibus e ampliar o número de veículos adaptados para pessoas em cadeiras de rodas com dimensões de acordo com normas de acessibilidade. Nas praças públicas garantir rampas de acesso e corrimões, sinais luminosos acompanhados por sinais sonoros, ampliar as dimensões das portas dos banheiros públicos para permitir que pessoas em cadeiras de rodas possam usar o recinto de forma independente e implantar mecanismos que prolongue o tempo dos sinais para que as pessoas que usam muletas possam andar com segurança pelas ruas;
- Estabelecer uma estrutura permanente no município, denominado **Laboratório de Observação Municipal de Mobilidade Urbana**, com participação de professores e estudantes da UFJF, sociedade civil e técnicos da Prefeitura de Juiz de Fora, com o objetivo de realizar pesquisa e produzir alternativas para melhorar a mobilidade na cidade;
- Criação de um sistema de informação e educação nos pontos de ônibus centrais de maior movimento. Esse sistema será composto de monitor para exposição de imagens e sistema de alto-falantes, monitorados por uma central (semelhante ao olho vivo). Esse serviço pode ser custeado por propagandas de comerciantes locais, além de ajudar no financiamento da Tarifa Zero;
- Utilizar o sistema apresentado no item anterior para implementar medidas de segurança, semelhante as já existentes nos táxis, como a instalação de câmeras e áudios no interior dos ônibus e nos pontos, garantindo mais segurança aos usuários, especialmente às mulheres que são, com muita frequência, vítimas de assédio no transporte público. Além disso, devemos aprimorar a sistema de monitoramento digital, já existente, disponibilizando à população informações mais precisas e com mais qualidade;
- Criação de **linhas específicas para o período noturno**. Essas linhas teriam trajetos diferentes das linhas diurnas, sendo essas circulares bairro/bairro, objetivando

atender demandas diferentes existentes no período noturno e garantindo a frequência adequada;

- Promover uma auditoria sistemática na última licitação do transporte público na cidade. O processo de investigação se faz necessário pela existência de problemas da atual gestão do transporte público, em especial o não cumprimento das metas de curto e longo prazo estipuladas pela licitação. Como:
 - ✓ A Construção de terminais de ligação entre as zonas urbanas de Juiz de Fora, conforme a licitação.
 - ✓ Criação de linhas de ônibus interligando as zonas da cidade à UFJF.
- Redução progressiva das tarifas do transporte coletivo, até a implementação da Tarifa Zero, a partir do Plano Municipal de Linhas Urbanas. Iniciando por:
 - ✓ Passe livre estudantil sem restrição de horário e/ou renda. Os estudantes e a juventude trabalhadora utilizam massivamente o transporte urbano, mesmo não possuindo renda para pagar o alto custo mensal dos deslocamentos diários. Muitos moram longe de suas escolas e dependem exclusivamente do serviço de transporte público. Existe hoje um sistema de tarifa zero estudantil para estudantes da rede municipal e estadual, que permite a utilização do sistema apenas por tempo determinado, exatamente antes e depois das aulas. Com a implementação do Passe Livre estudantil, esse sistema se estenderia para a totalidade dos estudantes, sem que haja limitação temporal, de forma a permitir ao jovem estudante, também, o acesso ao lazer e a cultura, assim como quaisquer outros deslocamentos necessários.
 - ✓ Passe livre para trabalhadores desempregados como política pública para o combate ao desemprego - desemprego é a realidade de milhões de brasileiros, que, diariamente, dependem do sistema de transporte público para procurar trabalho, não possuindo condições de arcar com o alto custo atual das tarifas de transporte. O cenário municipal não é diferente, de forma que milhares de trabalhadores em busca de emprego se encontram em situação de vulnerabilidade social, necessitando de políticas públicas amplas para garantir sua subsistência e sua dignidade. A implementação do Passe Livre para esses trabalhadores é uma das formas de garantir o acesso amplo ao sistema de transportes, para que possam não apenas continuar a procurar emprego, mas acessar a totalidade da estrutura urbana.
- **Planejar, estudar e redefinir o Transporte de Cargas**, da cidade, já existente, seus horários e áreas de restrição, a fim de orientar o deslocamento de veículos de carga de modo a não impactar negativamente no tráfego na cidade, além de promover o **progressivo banimento do uso de animais em veículos de tração e carga** - Promovendo a capacitação dos trabalhadores de carroças e charretes e investindo na adoção de tecnologias de transporte que substituam os animais;

- **Consolidar a legislação que regulamenta o serviço de táxi**, preservando a segmentação de mercado (empresas de táxi, táxis convencionais e táxis especiais), direitos adquiridos e dando maior segurança jurídica para motoristas, auxiliares e usuários;
- **Instituir o Plano Municipal de Linhas Urbanas**, partido da rede estrutural de transportes da cidade, para redesenhar o traçado das linhas de transporte coletivo de acordo com a real demanda da população.

MUNICIPALIZAÇÃO: ALTERNATIVA PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

Os problemas da gestão do transporte público em Juiz de Fora e a municipalização como alternativa

A situação do transporte público na cidade é calamitante. Os juiz-foranos que dependem do sistema público de ônibus para se locomover sofrem com a péssima qualidade do serviço ofertado pelas empresas licenciadas. Pagamos caro pelo transporte, o que representa um grande ônus na renda familiar daqueles cidadãos em situação de maior vulnerabilidade. Não bastassem os preços abusivos, ainda temos acesso a uma frota de ônibus absolutamente insuficiente para atender a demanda por transporte da população, o que faz com que grande parcela da classe trabalhadora enfrente diariamente a lotação para chegar ao seu local de trabalho ou de lazer.

A situação do transporte público em Juiz de Fora é agravada pelas falhas da atual licitação, a primeira do município, realizada no governo Bruno Siqueira, especificamente no que se refere à concorrência entre os licitantes. A licitação previu a divisão das linhas de transporte público em 3 lotes, a serem operados por dois consórcios. Apenas três consórcios se habilitaram para o pregão, dos quais dois, o VIA JF e o Manchester, formados pelas empresas que já operavam no sistema de ônibus, foram os vencedores. Fica claro que houve um favorecimento dessas empresas, não apenas no pregão, mas na própria restrição ao número de empresas imposta pela licitação.

Estas empresas que foram favorecidas não cumpriram a totalidade de suas obrigações e com a construção de terminais de ligação entre as zonas urbanas de Juiz de Fora prevista na licitação não foi realizada, sendo uma das medidas mais caras à qualidade da mobilidade urbana em nossa cidade. A curto prazo, a licitação estabelece a criação de 3 (três) desses terminais, no prazo médio de 2 anos após o início do contrato, prazo este que não foi cumprido pelos consórcios.

A licitação também prevê que os terminais garantam a ligação de todas as zonas da cidade com a UFJF, o que consideramos essencial para garantir não apenas a permanência estudantil aos alunos da cidade, mas a todo conjunto de trabalhadores que na universidade trabalham e também dos que utilizam de sua estrutura. Na

situação atual estes trabalhadores e estudantes dependem de poucas linhas, que quase sempre estão lotadas, e não fazem interligação com todas as regiões de Juiz de Fora.

Portanto, há uma necessidade urgente de atender a essas demandas de curto prazo que são negligenciadas pelas empresas de ônibus que controlam o consórcio.

Compreendemos que tal negligencia se deve a lógica privada a qual o sistema de transporte está submetido, na medida em que é ofertado por empresas privadas que operam visando o lucro, e não a qualidade do serviço que atende a população. Para ofertarmos para a população um serviço de qualidade, barato, que atenda de forma satisfatória a toda a cidade e que atenda a população nos horários de baixa circulação de passageiros e nos finais de semana, se faz necessário que este serviço opere dentro de uma lógica pública e que esteja submetido ao controle social da população. A municipalização dos transportes públicos, portanto, é a nossa única alternativa para atender a necessidade da classe trabalhadora por condições dignas de se locomover pela cidade.

Dessa forma, é necessário que se realize um processo de investigação que deve ser feito de forma a analisar a totalidade dos problemas da atual gestão do transporte público, visando identificar em quais pontos o contrato não foi cumprido e as falhas deste que justifiquem a rescisão do contrato.

Como alternativa ao serviço privado de péssima qualidade ao qual temos acesso, o nosso partido propõe para a nossa cidade a criação de um empresa pública de transporte, que ofereça o serviço para a população com a devida qualidade, que garanta o passe livre para estudantes e trabalhadores em situação de maior vulnerabilidade e que realize os menores preços possíveis, sempre caminhando em direção à tarifa zero.