

carta aberta do iab aos maringaenses que plano de mobilidade queremos?

O Núcleo Maringá do IAB/PR, mais uma vez cumprindo seu papel de contribuir com o debate sobre a cidade, vem a público se manifestar para a construção de uma cidade mais justa e inclusiva.

Em 27/07/2021 ocorreu a 2ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Maringá para a “Apresentação do Diagnóstico e Prognóstico do PlanMob-Maringá”. A audiência ocorreu de modo híbrido, com possibilidades de participação presencial, no Auditório Hélio Moreira do Paço Municipal, e online, com alternativas pelo YouTube e Google Meet. Nesta plataforma houve a participação de pessoas presentes nos “Centros de Apoio localizados nos distritos de Iguatemi, na Escola Municipal Paulo Freire e em Floriano na Escola Municipal Dona Lázara Vilela”. Entretanto, o evento não garantiu a efetiva participação e o debate dos cidadãos e, portanto, não cumpriu seu objetivo.

quanto ao formato da audiência

A audiência não teve seu regimento claro, não ficando explicitados os tempos de fala, réplica e tréplica dos participantes. A organização do evento não previu um moderador que garantisse a representatividade das falas nos diferentes meios e não cuidou da qualidade do áudio e da conexão de internet entre as partes. Não há comunicação efetiva *online* sem qualidade técnica e de tecnologias. A quantidade de problemas ocorridos tirou a legitimidade do espaço democrático, pois o evento, que deveria proporcionar e assegurar o debate, se dedicou aos problemas de comunicação, comprometendo a atenção em detrimento ao conteúdo apresentado.

quanto ao conteúdo apresentado na audiência

Elencamos a seguir alguns pontos acerca do conteúdo apresentado nos Relatórios, Produtos e Síntese dos Relatórios, disponibilizados no site do PlanMob-Maringá:

- A ausência de clareza na apresentação dos dados
A pesquisa apresenta dados que poderiam estar mais claros para a população para facilitar seu entendimento. Por exemplo, sobre a pesquisa de origem/destino, a ausência de especificidades do tipo de modal de deslocamento **entre os municípios** e a relação com outros dados, como os de aumento de frotas e de acidentes, dificulta a compreensão da realidade que tais dados poderiam evidenciar. Sugerimos a síntese dos dados, seguida de uma análise que auxilie o entendimento, especialmente para o público leigo, pois as informações não estão claras mesmo para o público especializado. A relação entre os dados é de difícil entendimento, como ocorre nos seguintes relatórios: a) *Item 2, do Relatório 2.1*; b) *Relatório 2.2 - Diagnóstico e Prognóstico*; e c) *Produto 2, item 4.5. Frota e Acidentes*.

No *Relatório 2.1, Item 2* e subitem *2.5.3 Repartição Modal*, especificamente no *2.5.3.1 Incluindo as viagens internas de Paiçandu e Sarandi*, destaca-se que o modo mais utilizado para deslocamento é o automóvel, com 38% das respostas dos entrevistados, seguido de 25% das respostas pelo modo a pé, e por 18% pelo modo ônibus. Mas, adiante, fica a dúvida a partir da seguinte frase:

Ao estratificar-se os modos de deslocamentos por municípios, **incluindo-se as viagens internas** de cada município, pode-se observar uma mudança dos modos mais utilizados pelos moradores para a realização de seus deslocamentos. Enquanto em Maringá o modo automóvel é o mais utilizado pelos munícipes, sendo responsável por 40% de todos os deslocamentos realizados **em um dia útil**, observa-se que em Paiçandu e Sarandi o modo a pé é o mais utilizado, sendo responsável por 38% e 37% (Cidade Vida, Relatório 2.1, p. 46, grifo nosso).

Se a pesquisa foi realizada para entender o deslocamento entre os municípios limieiros (Paiçandu e Sarandi) e Maringá, não seria crucial saber a origem e destino das pessoas entrevistadas **entre os municípios**? E, portanto, não deveria haver a clareza se esse aumento no modo de deslocamento a pé nos municípios de Paiçandu e Sarandi, **em dias úteis**, seria **para e/ou de Maringá**?

A informação sobre o tema se encontra também no *Relatório 2.2 - Diagnóstico e Prognóstico*, a partir da figura 41 (p. 91), quando se lê:

Com a retirada das 117.781 viagens internas de Paiçandu e Sarandi, que representam 15% do total de deslocamentos pesquisados, ocorre uma queda significativa dos meios não motorizados na distribuição modal. Em Paiçandu essa participação era de 45% e Sarandi de 47%, sem as viagens internas foi para 12% e 11%, respectivamente. Em compensação, a participação das viagens por transporte público cresce significativamente. Em Paiçandu essa participação que era de 10% subiu para 29% e em Sarandi subiu de 14% para 30%.

Observamos, nesta frase, uma contradição das informações das porcentagens. Todavia, o que mais nos chama atenção é a falta de relação entre os dados. Isso é corroborado quando se leem os dados que destacamos a seguir em outro relatório, apresentado como *Produto 2, item 4.5 Frota e Acidentes*. A evolução da frota da figura 13 mostra que houve um aumento significativo entre os anos de 2014 e 2018 nos municípios de Maringá, Londrina e Curitiba, seguido do índice de motorização nesses mesmos municípios. Na sequência se tem os dados de acidentes de Maringá, Londrina e Curitiba. Não há levantamento de frota e de acidentes dos municípios de Sarandi e Paiçandu, embora sejam os municípios que mais interagem nos deslocamentos com Maringá.

Por fim, outra questão não menos importante é a referência aos arquivos consultados. A figura 3 *Fluxo diário de deslocamentos de Maringá para outros municípios*, do *Relatório 2.2* (p. 22), indica como fonte "IBGE (2016) apud Maringá (2019, p.10)", mas não indica a referência completa desses arquivos/acervos.

- No zoneamento utilizado para análise dos dados de deslocamento, foram incluídos os municípios de Maringá, Paiçandu, Sarandi, Mandaguaçu e Marialva. Ao analisar as viagens internas e externas de Paiçandu e Sarandi, municípios em que há grande volume de viagens pendulares, ficou constatado que somente 15% do total de deslocamentos nesses municípios se refere à viagens internas aos municípios. Isso reforça a importância de pensar estratégias de mobilidade integradas com esses municípios, no entanto os cenários apresentados no Prognóstico do PlanMob não incluem essas cidades vizinhas.
- O mapa de uso e ocupação do solo (ou uso consolidado) não consta na Síntese do Diagnóstico e Prognóstico no item *Legislação urbanística vigente*. A Lei Complementar 888/2011, que atualmente regulamenta o Uso e Ocupação do Solo, sequer é citada neste documento, somente no relatório completo (*Relatório 2.2 - Diagnóstico e Prognóstico*). Tendo em vista a importância da interface entre a revisão do Plano Diretor e a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Maringá, os dados sobre zoneamento, uso e ocupação do solo deveriam ser itens de destaque no Diagnóstico e Prognóstico. A estreita relação das estratégias de mobilidade urbana com parâmetros de uso e ocupação do solo, densidade urbana e verticalização é o mínimo que se espera para um Plano de Mobilidade Urbana efetivo. É o que se regulamenta no Art. 6 da Lei Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) como primeira diretriz de um plano: "I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos".
- O prognóstico apresentado considera os cenários previstos pela revisão do Plano Diretor de Maringá a priori, mas é importante frisar que tal *modelo de cidade* ainda está sendo amplamente discutido no processo democrático em vigor e dependerá de avanços nas discussões dos instrumentos urbanísticos e

revisão das legislações atuais. Portanto, esses cenários futuros deverão considerar esse processo em andamento e serem revistos nas próximas etapas.

planejamento integrado

A primeira edição do *Conversas sobre a Cidade*, de 30/09/2020, objetivou o debate acerca das integrações imprescindíveis entre o Plano de Mobilidade e a Revisão do Plano Diretor. Participaram o Coordenador do Grupo Gestor da Revisão do Plano Diretor do Município de Maringá - IPPLAM, José Vicente Alves do Socorro; a Coordenadora do Plano de Mobilidade e Gerente de Projetos e Mobilidade - SEMOB, Elise Savi; e o Diretor da empresa Cidade Viva Engenheiros e Arquitetos Associados LTDA, Ricardo Mendanha.

Na ocasião, foi reiterada a importância de aproximar as leituras e as propostas entre ambos, especialmente porque, devido à pandemia, suas elaborações caminhavam sincronizadas. No evento, Socorro disse que haveria integração do Plano Diretor com o Plano de Mobilidade, com conversas entre as equipes, o que foi ratificado por Mendanha. Na audiência realizada, ficou evidente que não houve tal aproximação, mesmo após meses do compromisso verbalizado por ambos.

o carro como protagonista

Para a construção de uma cidade mais justa e inclusiva, ressalta-se a necessária redução do protagonismo do automóvel como principal modal.

A possibilidade de aquisição do automóvel, juntamente à disponibilidade de vias amplas e satisfatoriamente fluídas, torna a escolha do modal pela mobilidade individual uma forte tendência, identificada na prática. Em concordância com diversos comentários feitos na Audiência, considera-se fundamental a ênfase em soluções voltadas ao transporte a pé, por bicicleta e por transportes públicos.

Para tal, o IAB apoia as propostas como:

- a inclusão de subsídios e políticas públicas que viabilizem a tarifa zero e ampliem o uso do transporte coletivo, não somente dentro de Maringá, como em toda a região metropolitana, atendendo também a população que migra para a cidade diariamente;
- a descentralização do sistema de transporte coletivo e integração com outros modais como a pé ou por bicicleta;
- a priorização de modais democráticos, públicos e sustentáveis e que possam ser implantados no período de vigência do Plano de Mobilidade.

É importante ressaltar que o Plano de Mobilidade Urbana de Maringá, conforme a Lei Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), deve ter como diretriz a "prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado". Portanto, a mobilidade ativa não poderá ser sobrepujada pela tendência ou preferência do veículo individual motorizado.

Assinam essa carta as seguintes entidades:

Atenciosamente,



Assinado de forma digital por Vandinês Gremschi
Dados: 2021.08.17 12:45:42 -03'00'

INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL – NÚCLEO MARINGÁ

Arquiteta Vandinês Gremschi

Presidenta do Núcleo Maringá do IAB/PR