

MUDAR PARA NÃO TRAVAR DE VEZ



Rone Carvalho
rone.carvalho@diariodaregiao.com.br

Seja de forma parcial ou em todos os dias da semana, tem crescido no Brasil o número de municípios que estão adotando tarifa zero no transporte coletivo – política pública que prevê o uso do transporte público sem cobrança de tarifa dos passageiros.

Na região de Rio Preto, ao menos quatro cidades – Jales, Olímpia, Ilha Solteira e Potirendaba – adotam a medida, vista por especialistas como salvação do transporte público, setor que tem perdido milhares de usuários diariamente.

Isso porque sem ter que como se locomover de forma ágil e confortável, cada vez mais brasileiros estão optando por comprar veículos (carros e motos) para chegar ao trabalho. O que gera um efeito cascata, com aumento do trânsito em cidades que até então não enfrentavam o fenômeno, e de acidentes.

Como forma de mostrar os desafios de municípios de pequeno e médio porte do Brasil quando o assunto é mobilidade urbana, o Diário estreia neste domingo a série de reportagens “Mudar para não travar de vez”, que vai mostrar como municípios da região de Rio Preto estão ainda mais atrasados do que as grandes cidades brasileiras quando o assunto é pensar políticas públicas para a população se locomover. Na primeira reportagem, as conquistas e desafios para ampliação da tarifa zero no País.

Dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) mostram que em todo Brasil, até junho deste ano, 84 municípios adotavam a tarifa zero no transporte público: 51 com até 50 mil habitantes, 18 de 50 mil a até 100 mil habitantes, sete de 100 mil a até 200 mil ha-

bitantes e oito com população acima de 200 mil habitantes.

“Claro que os municípios de menor porte têm maior facilidade para incluir nas despesas do orçamento o custo total do transporte público, mas um caminho que pode tornar isso possível nas grandes cidades é o da União ajudar com recursos”, apontou Marcos Bicalho dos Santos, diretor de gestão da NTU.

Para quem usufrui do serviço, como Marcia Regina, 46 anos, a medida além de incentivar o uso do ônibus também ameniza as despesas familiares do final do mês. “Poderia ser assim em todo o Brasil. Antes andava mais a pé, agora ando de ônibus”, diz a moradora de Jales, cidade que adotou tarifa zero há menos de um mês e viu seu número de passageiros diários quintuplicar: de 200 para 1 mil.

Outro município da região que na contramão da maioria das cidades viu seu número de usuários no transporte coletivo crescer foi Ilha Solteira. O município de 25.549 habitantes conseguiu mais do que dobrar sua média diária de passageiros: de 357 usuários, em 2012, para 780, em 2022, ao adotar a gratuidade no transporte público.

“Tínhamos somente um ônibus coletivo atendendo todo o município, hoje temos quatro veículos. Isso visto que aumentou o número de passageiros, mas simultaneamente procuramos encurtar as linhas e o tempo do usuário dentro do ônibus”, disse Renato Augusto Alves, secretário de Segurança, Transporte e Trânsito de Ilha Solteira.

No município, o serviço é prestado por uma empresa particular por R\$ 2,3 milhões, que são custeados pelo município. “E engana-se quem pensa que a qualidade do serviço diminuiu, pois, como é licitação, a empresa tem que prestar um bom serviço”, disse Alves.

EM BUSCA DOS PASSAGEIROS PERDIDOS

Cidades da região de Rio Preto adotam tarifa zero no transporte coletivo e têm aumento de passageiros; Diário estreia série de reportagens sobre os desafios da mobilidade urbana em cidades de pequeno e médio porte



Ônibus do transporte coletivo de Olímpia

Em Olímpia (SP), cidade com 55.075 habitantes, o transporte público é gratuito aos sábados. A medida foi adotada em 2022. Segundo o poder executivo, os motivos que levaram a adoção da gratuidade foram o incentivo a atividade comercial no município e o incentivo aos meios de transportes que reduzam a circulação de veículos, gerando assim redução na emissão de carbono na atmosfera. Olímpia viu a demanda de passageiros aos sábados crescer 1.13% no transporte público.



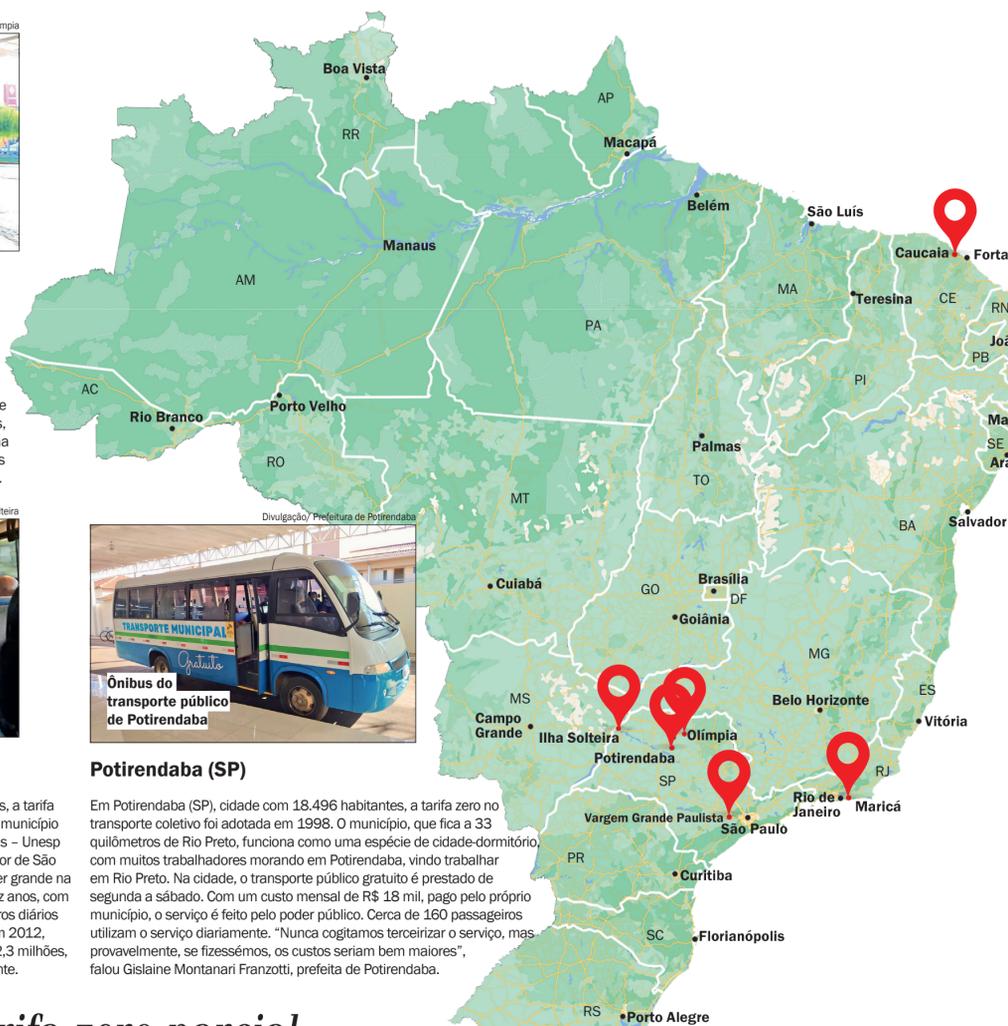
Passageiros no transporte público de Ilha Solteira

Em Ilha Solteira (SP), cidade com 25.549 habitantes, a tarifa zero no transporte coletivo foi adotada em 2006. O município é conhecido por abrigar duas universidades públicas – Unesp e Instituto Federal – e por ser polo turístico no interior de São Paulo. Isso faz a demanda por transporte público ser grande na cidade localizada às margens do rio Paraná. Em dez anos, com a tarifa zero, Ilha Solteira viu o número de passageiros diários mais do que dobrar: de 357 passageiros por dia, em 2012, para 780, em 2022. A cidade investe cerca de R\$ 2,3 milhões, anualmente, para manter quatro linhas gratuitamente.



Ônibus do transporte público de Potirendaba

Em Potirendaba (SP), cidade com 18.496 habitantes, a tarifa zero no transporte coletivo foi adotada em 1998. O município, que fica a 33 quilômetros de Rio Preto, funciona como uma espécie de cidade-dormitório, com muitos trabalhadores morando em Potirendaba, vindo trabalhar em Rio Preto. Na cidade, o transporte público gratuito é prestado de segunda a sábado. Com um custo mensal de R\$ 18 mil, pago pelo próprio município, o serviço é feito pelo poder público. Cerca de 160 passageiros utilizam o serviço diariamente. “Nunca cogitamos terceirizar o serviço, mas provavelmente, se fizéssemos, os custos seriam bem maiores”, falou Gisaine Montanari Franzotti, prefeita de Potirendaba.



Idosa entrando em ônibus do transporte público de Jales; cidade adotou tarifa zero há menos de um mês

200 era a média de passageiros transportados, por dia, sem tarifa zero, em Jales

1.000 é a média de passageiros transportados, por dia, com tarifa zero, em Jales



Faruk Jammal

“Não estou mais ao seu lado, mas você estará em meu coração eternamente.”

“No dia 18/07/2023 completa 4 anos do falecimento do Sr. Faruk Jammal, sua esposa Ivone, enteados, filhos e netos prestam a respectiva homenagem por esta data.”



Moradores esperando ônibus gratuito em Maceió (AL)

Maceió (AL)

Em Maceió, capital de Alagoas, que possui 957.916 habitantes, o poder executivo conseguiu junto ao legislativo a aprovação de uma lei municipal em 2022 tornando o transporte público gratuito aos domingos. Intitulado Domingo Livre, o programa da capital nordestina além de ver o número de passageiros aumentar também estimula que os moradores se desloquem mais pela cidade aos finais de semana, aumentando as vendas do comércio local.



Caucaia (CE)

Em Caucaia (CE), cidade com 355.679 habitantes, o programa Bora de Graça, que colocou o transporte público gratuito, foi implementado em 2021. A tarifa zero no município foi implementada a partir da pandemia do coronavírus. Com a crescente pressão por subsídios para empresas que prestavam o serviço de transporte público, a prefeitura resolveu colocar o serviço de forma gratuita. Segundo o poder executivo, a iniciativa consome 3% do orçamento municipal, sendo que a remuneração da empresa prestadora do serviço é por quilômetro rodado e não por passagem, como comumente acontece no Brasil. A partir da tarifa zero, Caucaia (CE) viu seu número de passageiros passar de 505 mil passageiros por mês para aproximadamente 2 milhões.



Maricá (RJ)

Em Maricá (RJ), cidade com 197.300 habitantes, a tarifa zero no transporte coletivo foi adotada em 2014. A cidade conta com uma espécie de orçamento adicional, em relação a maioria dos municípios brasileiros, pelos royalties do petróleo – compensação recebida por municípios pela exploração do óleo em suas águas. E através desse dinheiro que o município consegue manter o transporte público gratuito. O município conta com 3,5 milhões de passageiros mensalmente.



Ônibus do transporte público de Vargem Grande Paulista

Vargem Grande Paulista (SP)

Em Vargem Grande Paulista (SP), cidade com 50.333 habitantes, a tarifa zero no transporte coletivo foi adotada em 2017. O programa Transporte Para Todos, popularmente conhecido como Tarifa Zero, foi instituído por meio de Lei Municipal e entrou em vigor em 2019. Desde que foi implantado, o número de passageiros teve um aumento de 36 mil para 110 mil usuários mensais, o que exigiu a ampliação da frota de ônibus. O custo do sistema é de R\$ 600 mil mensais, sendo financiado pelo Fundo Municipal de Transporte, que tem como receita uma taxa paga pelas empresas locais no lugar do vale-transporte (de R\$ 39,20 mensais por funcionário), além de publicidade nos ônibus, locação de lojas nos terminais e 30% do valor das multas de trânsito.

Modelo de sucesso

Vargem Grande Paulista (SP) tornou-se um modelo para outros municípios brasileiros quando o assunto é tarifa zero. O município com aproximadamente 50 mil habitantes, da região metropolitana de São Paulo, sempre é procurado por prefeitos para saber como conseguiu fazer o transporte público ser gratuito para a população.

Segundo o prefeito Josué Ramos, a motivação para implantar a gratuidade no setor de transporte público surgiu da necessidade crescente de subsídios das empresas que prestam o serviço. “Em 2017, a empresa de ônibus que operava no município fez uma forte pressão para aumentar a tarifa municipal ou ampliar o subsídio ao transporte público municipal, e não tínhamos previsão orçamentária para isso”, contou.

Foi, então, segundo ele, que do dia para noite, a empresa retirou todos os ônibus das linhas municipais e a prefeitura teve que buscar um transporte alternativo. “Na ocasião, colocamos vans operando de forma gratuita, o que me despertou o interesse de estudar a tarifa zero”.

Para conseguir manter a gratuidade, Ramos lançou o programa Transporte Para Todos, a partir de uma parceria com as empresas do município. “O sistema é financiado pelo Fundo Municipal de Transporte, que tem como receita uma taxa paga

pelas empresas locais no lugar do vale-transporte (de R\$ 39,20 mensais por funcionário), além de publicidade nos ônibus, locação de lojas nos terminais e 30% do valor das multas de trânsito”, explicou. Contudo, existem outros modelos de financiamento de tarifa zero sendo aplicados no Brasil. Em Maricá (RJ), por exemplo, o orçamento turbinado pelos royalties do petróleo – compensação recebida por municípios pela exploração do óleo em suas águas – é usado para bancar o transporte gratuito para toda a população.

Rafael Calabria, coordenador de mobilidade urbana do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec), diz que a pandemia do coronavírus mostrou como sistema de financiamento do transporte coletivo público do Brasil é falho. “O modelo praticado de transporte coletivo no Brasil sempre foi falho, principalmente, por ser baseado no número de passageiros e no valor da tarifa. Ela não paga toda a conta. Se a gente for olhar para os países desenvolvidos, todos tem uma fonte de financiamento público, justamente para evitar o que está acontecendo no Brasil: com queda do número de passageiros, a empresa quer aumentar o valor da tarifa e acaba por perder ainda mais passageiros, precarizando o serviço.” (RC)



Tarifa zero em Rio Preto

Amuary Hernandes, secretário de Trânsito e Transportes de Rio Preto, afirma que tarifa zero no transporte coletivo da cidade, composta por 76 linhas e cerca de 1,7 milhão de passageiros mensalmente, somente seria possível caso a União ajudasse no financiamento a partir de uma espécie de SUS do transporte público.

“Eu estimo que, com o aumento de 50% de passageiros que Rio Preto teria com a tarifa zero, o município teria um custo de R\$ 15 milhões por mês para manter o transporte público de forma gratuita”, disse Hernandes. Atualmente, a conta do transporte público de Rio Preto é custeada através da venda de passagens e parte pelo subsídio repassado pela Prefeitura às empresas que prestam o serviço – Circular Santa Luzia (responsável por 67,80% das linhas do transporte coletivo do município) e Expresso Itamarati (32,20%).

Para se ter uma ideia, segundo a Prefeitura de Rio Preto, as empresas receberam de subsídio – Circular Santa Luzia (responsável por 67,80% das linhas do transporte coletivo do município) e Expresso Itamarati (32,20%). Para se ter uma ideia, segundo a Prefeitura de Rio Preto, as empresas receberam de subsídio – Circular Santa Luzia (responsável por 67,80% das linhas do transporte coletivo do município) e Expresso Itamarati (32,20%).

Pesquisa Multiplicidade e Mobilidade Urbana (IPMMU), defende que o País precisa discutir tarifa zero, seja na esfera federal, estadual ou municipal.

“A tarifa zero vai além de aumentar o número de passageiros, também representa o direito das pessoas exercerem sua cidadania nas cidades. Ao ter transporte, a pessoa consegue acessar outros serviços, como emprego, escola, opções de lazer. Não podemos nos esquecer que o direito ao transporte é um direito constitucional.”

Já Rafael Calabria, coordenador de mobilidade urbana do Idec, aponta que, ao mesmo tempo que o custo do transporte aumenta para a prefeitura, a arrecadação em outros setores tendem a aumentar. “Normalmente, as prefeituras não gastam de 2% a 4% do orçamento ao adotar tarifa zero. Contudo, da mesma forma que gastam, acabam arrecadando mais com o aumento das vendas do comércio a partir do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS).”

Para ele, o problema é que no Brasil o transporte público ainda é mau visto pela maioria dos gestores públicos. “Muitos não veem como um direito, mas como um serviço.” (RC)

MUDAR PARA NÃO TRAVAR DE VEZ



Guilherme Baffi 06/07/2023



Movimento na Rodoviária de Catanduva: cidade foi a que mais perdeu passageiros na região

FUGA DE PASSAGEIROS

Rede de ônibus falha faz transporte coletivo de Catanduva perder dois em cada três passageiros em uma década; moradores reclamam de baixa qualidade do serviço, que não é oferecido aos domingos

Rone Carvalho
rone.carvalho@diariodaregiao.com.br

Um minuto pode virar uma hora no transporte coletivo de Catanduva. A rede falha de ônibus públicos da segunda maior cidade do Noroeste Paulista faz com que moradores que chegam um minuto atrasado no Terminal Urbano tenham que esperar até uma hora para conseguir pegar um ônibus para voltar para casa. Isso porque, no município, todos os ônibus saem do principal ponto de embarque da cidade no mesmo horário e somente passam a cada uma hora.

Como consequência, em menos de dez anos, o transporte coletivo do município perdeu dois em cada três passageiros. A maior redução entre as maiores cidades da região de Rio Preto.

Dados da Prefeitura de Catanduva mostram que de 3,8 milhões de passageiros transportados em 2014, a cidade passou para 1,2 milhão em 2022. Uma redução de 67,5%. Em Rio Preto, no mesmo período, a queda do número de passageiros transportados foi de 32,6%: de 33,9 milhões em 2014, para 22,8 milhões em 2022. A fuga de passageiros é tema da segunda reportagem da série “Mudar para não travar de vez”.

Antes, a gente tinha ônibus de meia em meia hora. Hoje, eles passam a cada uma hora

Lara Fernandes de Jesus, passageira do transporte coletivo de Catanduva

Usuária do transporte coletivo de Catanduva há dez anos, Lara Fernandes de Jesus, 23 anos, conta que uma série de ocorrências explica a brutal fuga de passageiros do transporte público municipal. “A gente que anda de ônibus nota essa queda. Há cinco anos, por exemplo, um ônibus rodava com 20 passageiros, hoje, anda com menos da metade.”

Para ela, a explicação está atrelada à baixa qualidade do serviço oferecido. “Antes, a gente tinha ônibus de meia em meia hora. Hoje eles passam a cada uma hora no terminal e corriqueiramente atrasam nos pontos de embarque”, diz Lara. “Sem contar o estado dos veículos, outro dia mesmo entrei em um ônibus e sentei nos bancos próximos da janela, de re-

pente várias baratas começaram a sair da lataria.”

Quem também reclama do serviço oferecido é Eva Aparecida Rosa, 53 anos. “Hoje, quem usa o transporte coletivo de Catanduva é quem necessita mesmo e não tem condição de usar outro meio de transporte. Mas conheço muito trabalhador que passou a usar mototáxi, porque não tem ônibus no horário ou porque o tempo de espera é muito longo”, afirmou.

Com cerca de 100 mil passageiros mensalmente, o transporte público de Catanduva é composto por 15 ônibus e 12 linhas. O serviço, realizado pela empresa Auto Viação Suzano, não é oferecido aos domingos e feriados.

João Paulo Machado, secretário de Mobilidade e Trânsito de Catanduva, diz que o município tem aplicado penalidades contra a empresa vencedora da licitação como forma de melhorar a qualidade do serviço prestado.

“Mensalmente, realizamos um levantamento das principais irregularidades que chegam por meio de reclamações de usuários e, com base no número de registros, aplicamos penalidades contra a empresa. Inclusive, a empresa já foi penalizada através de multas.” Até o fechamento da reportagem, o **Diário** não conseguiu contato com a empresa Auto Viação Suzano.

Guilherme Baffi 06/07/2023



Lara Fernandes de Jesus diz que é comum motoristas atrasarem para chegar nos pontos de embarque

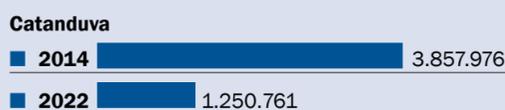
Problema antigo

Em Catanduva, os problemas no transporte coletivo não são recentes. Inclusive, ensejaram na cassação do ex-prefeito Afonso Macchione pela Câmara, em 2019. Tudo começou em junho de 2018, quando o então prefeito encaminhou um projeto de lei para os vereadores pedindo a aprovação de um novo edital para o transporte público. Na época, os vereadores barraram duas vezes.

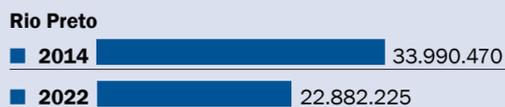
Quando o contrato com a empresa Jundiá encerrou em 2019, a prefeitura assumiu o serviço de transporte coletivo de forma emergencial utilizando ônibus do transporte escolar. Na época, as aulas chegaram a ser adiadas.

Após a contratação de uma nova empresa, de forma emergencial, uma Comissão Processante foi criada. Em votação, os vereadores entenderam que o prefeito cometeu uma infração político-administrativa ao determinar, por meio de decreto, o uso de veículos para o transporte coletivo. Ele foi afastado do cargo e a vice-prefeita Marta do Espírito Santo Lopes assumiu o cargo. (RC)

passageiros



67,5% foi a queda do número de passageiros de Catanduva



32,6% foi a queda do número de passageiros de Rio Preto

Subsídio gera queda de braço em Catanduva

Diferentemente da maioria dos municípios da região de Rio Preto, Catanduva não fornece subsídio para a empresa responsável pelo transporte público, o que dá margem para criação de uma queda de braço entre o poder executivo e a empresa nesse processo de melhora. Isso porque, enquanto uma exige melhora do ser-

viço, a outra alega faturamento insignificante na cidade. Enquanto isso, quem fica no meio desta queda de braço é o morador da cidade que depende do serviço garantido pela Constituição Federal.

“Atualmente, em torno de 2.500 pessoas pagam diariamente pelo serviço de transporte coletivo em Ca-

tanduva, enquanto outras 2 mil são não pagantes. Isso faz com que a empresa tenha praticamente um faturamento insignificante na cidade”, diz o João Paulo Machado, secretário de Mobilidade e Trânsito de Catanduva.

Como forma de melhorar o serviço, Machado afirma que a Prefeitura discute im-

plantar um subsídio para a empresa, assim como faz Rio Preto. “Em Catanduva, nunca foi costume pagar subsídio, por isso que na licitação não tem essa previsão.”

O entrave é que a licitação em vigor com a Auto Viação Suzano foi firmada em 2019 e tem duração de dez anos. “Ainda não temos uma pre-

visão de quando vai melhorar o serviço prestado, mas estamos trabalhando para isso. Já estamos estudando administrativamente isso, inclusive, acreditamos que tendo subsídio teremos mais empresas interessadas em fazer o serviço na cidade.”

Coca Ferraz, professor de engenharia em transportes da

USP de São Carlos, explica que o subsídio serve justamente para evitar que a qualidade do serviço caia ainda mais a partir da queda do número de passageiros no transporte coletivo brasileiro. “Principalmente, após a pandemia, em que mais pessoas pararam de andar de ônibus, o subsídio é de extrema necessidade”, defendeu. (RC)

MUDAR PARA NÃO TRAVAR DE VEZ



Guilherme Baffi 12/07/2023

Rone Carvalho

rone.carvalho@diariodaregiao.com.br

Mesmo trabalhando a menos de 100 metros do esposo, Renata Alves Pereira, 36 anos, diariamente vai até o emprego no centro de Jales em um carro distinto do marido. “Financeiramente pesa um pouco, mas ainda acredito ser mais confortável cada um vir com seu carro”.

Histórias como a dela são comuns em Jales, tanto que o município já tem mais veículos do que habitantes. “De fato, a gente nota um aumento do número de veículos nas ruas, mas a facilidade que o veículo proporciona acaba por estimular todo mundo querendo ter uma moto ou carro”, diz a comerciante.

Dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) mostram que, em doze anos, a frota de veículos de Jales cresceu 57,6%: de 31.579, em 2010, para 49.770, em 2022. Enquanto o número de habitantes aumentou apenas 3,75%: de 47.012 para 48.776, em 2022, segundo o Censo.

No Brasil, em doze anos, a frota de veículos passou de 64.817.974, em 2010, para 115.116.532, em 2022. Um aumento de 77,5%.

Em Jales, não é difícil achar famílias com mais de um carro na garagem. “Apesar da cidade ser pequena, aqui é quente. O carro me dá o conforto de chegar no trabalho em menos de quinze minutos. A pé eu levaria meia hora”, diz a empresária Alessandra Vilas Boas Nogueira, 43 anos, que confessa andar a pé somente quando não consegue usar o carro.

A baixa qualidade no transporte coletivo, a falta de incentivo a outros modais de transporte, como ciclovias, e a própria cultura de motorização enraizada na cidade são apontados por especialistas ouvidos pelo **Diário** como motivações para que o município tenha alcançado o posto de ter mais veículos do que habitantes. E esse é o tema da terceira reportagem da série “Mudar para não travar de vez”.

“Temos no Brasil uma questão muito forte de cada um ter o próprio carro ou moto. Infelizmente, quando discutimos, por exemplo, restringir vaga de automóveis no interior de São Paulo para estimular o uso do andar a pé ou transporte coletivo, os temas sofrem muita resistência”, diz Ricardo Corrêa, professor do Instituto Federal de Votuporanga.

Em 2021, junto com o engenheiro Lucas Boiate, o professor do IF de Votuporanga fez um estudo sobre o transporte coletivo de Jales. Os resultados mostraram que o perfil preponderante dos passageiros da cidade são mulheres, com mais de 50 anos e baixa escolaridade. “São pessoas que usavam porque não tinham um carro, pois se tivessem provavelmente não usariam”, apontou Corrêa.

Baixa qualidade que fez Jales rescindir, há um mês, o contrato com a antiga empresa que prestava o serviço no município e implantar através de uma licitação emergencial tarifa zero no transporte coletivo local.

“Estávamos tendo muita reclamação de má qualidade



Em Jales, é comum ver pedestres disputando espaço com veículos na região central

Sem ciclovias e plano de mobilidade urbana, Jales tem mais veículos do que habitantes; em doze anos, frota de veículos cresceu 14 vezes mais que a população

Queremos continuar com a tarifa zero no município. Até como uma forma de desestimular o uso do carro

Wagner Roberto Coneglian, secretário de Mobilidade Urbana e Segurança Pública de Jales



Wagner Roberto Coneglian, secretário de Mobilidade Urbana e Segurança Pública de Jales

do serviço prestado pela empresa. Inclusive, com relatos que às vezes a empresa não terminava a linha e o passageiro tinha que terminar a linha a pé, mesmo tendo o dever de fazer todos os pontos de ônibus. Foi quando resolvemos rescindir o contrato e contratar outra com tarifa zero por alguns meses”, explicou Wagner Roberto Coneglian, secretário de Mobilidade Urbana e Segurança Pública de Jales.

O resultado foi um salto no número de passageiros no transporte coletivo de Jales, de 200 diariamente (com tarifa a R\$ 2,90) para mil usuários atualmente (com tarifa zero).

“Com esses resultados, com certeza queremos continuar a tarifa zero no município. Até como uma forma de desestimular o uso do carro. Inclusive, estamos fazendo alguns estudos para manter a tarifa zero, pois o contrato em vigor deve durar menos de 12 meses, mas também precisamos aprovar uma lei na Câmara Municipal para isso acontecer”, diz Coneglian.



Renata Alves Pereira, 36 anos, é uma das jalesenses que utilizam carro para chegar ao trabalho



Alessandra Vilas Boas Nogueira, 43 anos, confessa andar a pé somente quando não consegue usar o carro

Aumento de acidentes

Ao mesmo tempo que aumentou o número de veículos, Jales também teve crescimento de acidentes de trânsito. Segundo Beatriz Renesto Faile, chefe da divisão de engenharia e sinalização de Jales, em média 400 sinistros de trânsito por semestre eram registrados. Agora, a quantidade oscila entre 600 e 700.

“Temos procurando intensificar campanhas educativas para coibir esses acidentes. Mas tem uma questão muito forte na cidade que é o aumento da frota de motos. Atualmente, notamos que a maior parte das pessoas que tem se acidentados são motociclistas, principalmente, de serviços de delivery”, comentou.

Desincentivar o uso do veículo próprio por modais alternativos é um dos grandes desafios enfrentados pelos municípios brasileiros no processo de descarbonização do setor de transporte. Isso porque, além de gerar mais acidentes de trânsito, uma frota maior intensifica os índices de poluição, o que consequentemente tende a aumentar a incidência de doenças respiratórias.

“Além de termos uma grande frota de veículos, um outro desafio é que localização

de Jales, próxima no Triângulo Mineiro e da divisa com o Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, faz a cidade ser referência, principalmente, em saúde e estabelecimentos comerciais nessa microrregião. Isso faz o número de veículos ser ainda maior”, apontou o Wagner Coneglian, secretário de mobilidade urbana e segurança pública de Jales.

Analisando a situação de Jales, entendo que o panorama é justificado pela combinação de alguns elementos

Adriana Modesto, professora da UnB

Segundo ele, o município já está elaborando seu plano de mobilidade urbana e deve implantar nos próximos meses os primeiros trechos de ciclovias. “Já temos projetos sendo licitados para incentivar o uso de outros modais de transporte”, comentou Beatriz Renesto Faile, chefe da divisão de engenharia e sinalização de Jales.

Para a professora e doutora em transportes da Universidade de Brasília (UnB), Adriana Modesto, Jales precisa repensar seu modelo de mobilidade urbana.

“Analisando a situação de Jales, entendo que o panorama é justificado pela combinação de alguns elementos como: reduzida malha cicloviária, deficiências no sistema de transporte público coletivo sobre pneus e priorização das demandas do transporte individual motorizado. Isso precisa ser revisto no município”.

MUDAR PARA NÃO TRAVAR DE VEZ



Divulgação/ Toindo



Parte da frota de veículos das empresas locais de aplicativos de transporte de passageiros é adesivada para facilitar identificação de usuários

A FORÇA DOS APLICATIVOS

Agilidade, conforto e baixo custo das corridas devido ao menor tamanho dos municípios fazem moradores migrarem do transporte coletivo para aplicativos em Votuporanga e Fernandópolis

Rone Carvalho
rone.carvalho@diariodaregiao.com.br

Agilidade, o conforto e o baixo custo das corridas devido ao menor tamanho dos municípios (com até 100 mil habitantes) têm feito moradores de Votuporanga e Fernandópolis trocarem o transporte coletivo pelo uso dos aplicativos locais de carona para se locomover.

Em Votuporanga, a força dos aplicativos de transporte é tão grande que, atualmente, cinco empresas locais prestam o serviço na cidade, segundo a prefeitura. O município, desde 2019, regulamentou o serviço de transporte de passageiros por aplicativo.

“Eu brinco que, hoje, não vivo sem o TID (como é popularmente conhecido o aplicativo local de transporte de passageiros Toindo). Como a cidade é pequena, os valores das corridas giram em torno de R\$ 8 e R\$ 20. Compensa muito, principalmente, quando você divide com outra pessoa”, diz a estudante de Fernandópolis Vitória Florêncio.

Diferentemente das maiores cidades do País, em Votuporanga e em Fernandópolis as gigantes Uber e 99 não atuam. Nesses municípios, são empresas regionais de transporte passageiros que estão fazendo sucesso.

“A ideia inicial nasceu durante uma viagem. Eu e minha esposa (Glenda Scandiuzi) viajamos para Balneário Camboriú depois de um ano de muito trabalho. A viagem era para descansar, mas foi lá que conhecemos o aplicativo Uber, que hoje é referência no Brasil. Foi quando resolvi adaptar para realidade local e criamos o aplicativo”, conta Fernando Silva, CEO da Toindo, primeira empresa do segmento criada na região de Votuporanga.

O sucesso do aplicativo foi tão grande que, em menos de seis anos, a empresa da região de Rio Preto já está presente em 140 municípios de pequeno e médio porte do Brasil. “Nossa ideia, com certeza é continuar contribuindo pela mobilidade urbana do Brasil

Prós e contras dos apps

Guilherme Ueda, professor e pesquisador do Instituto Federal de Votuporanga, acredita que os aplicativos de transporte são uma ótima alternativa para cidades do interior de São Paulo incentivarem a locomoção sustentável, mas não as únicas.

“Deslocar-se de táxi ou Uber ainda é mais vantajoso do que se locomover de carro sozinho no veículo próprio, pois alivia um pouco o trânsito. Mas a questão da mobilidade urbana não deve ficar restrita nestas cidades somente ao transporte público e à frota de veículos. É necessário ficar de olho também em como essas cidades estão crescendo”, comentou.

Ueda aponta que diferentemente das maiores cidades (com mais de 500 mil habitantes), nas de pequeno e médio porte ainda é possível gesto-

res pensarem os modelos de crescimento com objetivo de evitar correções quase que impossíveis no futuro.

“A política de expansão das cidades precisa ser pensada como forma de incentivar ainda mais o uso de meios alternativos de transporte. Quando se cria bairros muito afastados, longe dos locais de emprego e de acesso ao comércio, por exemplo, automaticamente você acaba por incentivar o uso do carro e moto”, diz Ueda.

Ricardo Corrêa, professor do IF de Votuporanga, aponta que uma das principais dificuldades em cidades de pequeno porte quando o assunto é mobilidade urbana é a falta de profissionais técnicos. “Isso acaba por dar margem para uma crescente falta de interação entre os modais de transporte.” (RC)

Motorista de aplicativo Dinocleiton Balduino Ferreira com passageira em Votuporanga



Arquivo Pessoal

Demanda crescente

Cresceu de forma exponencial o número de brasileiros atuando como motoristas e entregadores de aplicativos. Em sua maior parte, os trabalhadores são compostos por brasileiros que ao ficarem desempregados resolveram adotar a profissão como bico e continuaram devido à crescente demanda de passageiros.

Para se ter uma ideia, uma pesquisa do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap), em parceria com a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec), revelou que o Brasil tem aproximadamente 1,6 milhão de motoristas e entregadores de aplicativo, sendo 1,2 milhão de motoristas e 385 mil entregadores.

Conforme os dados, 95% dos motoristas de aplicativo e 97% entregadores são homens. Além disso, a média de idade é maior entre os motoristas de aplicativo (39 anos) e menor entre os entregadores (33 anos).

Apesar de ser uma nova fonte de renda e trabalho para milhares de famílias brasileiras, a categoria ainda não tem uma legislação própria na esfera federal, o que dá brechas para precarização do serviço.

Em busca de solucionar o problema, atualmente, o Ministério do Trabalho e Emprego elabora uma proposta de regulamentação da categoria. Uma das principais proposições é que os motoristas e entregadores de aplicativo tenham direito à Previdência Social.

A expectativa é que a regulamentação trabalhista da categoria entre em vigor até 2024. (RC)

Hoje, é difícil conhecer alguém que não andou de aplicativo ao menos uma vez na região de Votuporanga. As pessoas viram como ele otimiza tempo e é seguro

Dinocleiton Balduino Ferreira, motorista de aplicativo

cleiton Balduino Ferreira, muito além de facilitar a locomoção de milhares de pessoas diariamente, os aplicativos locais de transporte de passageiros viraram uma oportunidade de renda.

“Hoje, é difícil conhecer alguém que não andou de aplicativo ao menos uma vez na região de Votuporanga. As pessoas viram o como ele otimiza tempo e é seguro”, ressaltou Ferreira. “No entanto, os ‘apps’ também foram responsáveis por manter comida na mesa de muitos pais de famílias que ficaram desempregados durante a pandemia do coronavírus.”

todo o restante que ganha em cada corrida fica com ele.”

A estratégia da empresa local fez o aplicativo ganhar inúmeros motoristas parceiros nos últimos meses, inclusive ex-taxistas. “Também temos um

escritório em Votuporanga, em que o usuário que não consegue acessar ou usar o aplicativo no celular, como idoso, por exemplo, pode ligar e pedir um carro”, afirmou Enila.

Para o motorista Dino-

MUDAR PARA NÃO TRAVAR DE VEZ

DESAFIOS DE CIDADE GRANDE

Em ritmo acelerado de crescimento, Rio Preto tem desafios no trânsito: miniterminais, integração de ciclovias e instalação de VLT são apontados por especialistas como possíveis soluções para melhorar a mobilidade urbana da cidade

Rone Carvalho
rone.carvalho@diariodaregiao.com.br

Apesar de Rio Preto ter 480 mil habitantes e ainda não ser considerada oficialmente cidade grande – urbanistas consideram municípios grande os que possuem população acima de 500 mil habitantes –, os desafios enfrentados pelos moradores para se locomover já são grandes. O ritmo acelerado de crescimento faz o maior município do Noroeste do estado de São Paulo ter problemas no trânsito.

Diante desses desafios, o Diário ouviu engenheiros, arquitetos e urbanistas para que apontem possíveis soluções para o trânsito local (leia mais nesta página). As respostas incluem criação de bilhete único, criação de miniterminais, instalação de veículo leve sobre trilhos (VLT), integração de ciclovias e ampliação da mobilidade.

Transporte coletivo

Na cidade, não é raro encontrar usuários do transporte coletivo que ficam até duas horas por dia dentro de um ônibus. Caso de Lucimar de Fátima Oliveira, 61 anos. “Por ter medo de dirigir, eu ainda dependo do transporte coletivo”, diz.

Moradora da Estância Navarrete, a diarista precisa todos os dias se locomover até o Terminal Urbano, no Centro, para depois partir para os locais de trabalho. Isso ocorre porque, em Rio Preto, quase todas as linhas têm como destino o Terminal Urbano. “Durante a semana ainda tem bastante horário de ônibus, o problema é nos finais de semana que os trajetos demoram ainda mais e tem poucos horários.”

Quem enfrenta situação parecida é Hellen Soares Rosa, moradora da Estância Santa Catarina. “Confesso que se tivesse condições, com certeza,

compraria um carro, pois fica mais fácil de se locomover e não precisaria ficar dependendo do horário de ônibus todos os dias”, diz a usuária que, após perder um ônibus no Terminal Urbano, precisou ficar esperando durante uma hora e meia para conseguir pegar outro para chegar em casa com o filho após uma consulta médico.

Tráfego

Para quem usa carro, a situação também é difícil. É comum encontrar motoristas que levam mais tempo para chegar a um bairro da região Norte da cidade do que a cidades vizinhas, como Bady Bassitt e Cedral.

As longas filas em avenidas e ruas, principalmente, nas primeiras horas da manhã (entre 7h e 8h) e no final da tarde (entre 17h e 18h30min) fazem rio-pretenses ficarem até uma hora no trânsito, em trajetos que, no passado, levavam entre 15 e 30 minutos.

Soluções

A falta de miniterminais, descentralizando o transporte coletivo da cidade do Terminal Urbano, é apontada por especialistas em transporte como um dos obstáculos que precisam ser superados para melhorar a mobilidade urbana de Rio Preto.

Engenheiros, arquitetos e urbanistas ouvidos pelo Diário defendem que isso pode ajudar a tornar o transporte coletivo vantajoso.

“A gente tem procurado mudar a tradicional lógica radial (linha que percorre grandes avenidas e possui uma alta demanda que liga um bairro ao Centro) para linhas perimetrais (linha que liga duas regiões distintas da cidade, mas sem passar pelo Centro) a partir da criação de miniterminais, mas é um processo que leva tempo”, disse o Amaury Hernandez, secretário de Trânsito e Transportes de Rio Preto.

Mais veículos, mais poluição

Tornar o transporte público mais vantajoso do que o uso do carro é um desafio que todos os municípios de médio e grande porte do Brasil terão nos próximos anos. Isso porque, com o aumento desenfreado da frota de veículos, tem crescido os congestionamentos e a emissão de gases do efeito estufa pelo setor do transporte, o que consequentemente gera mais doenças respiratórias e favorece as mudanças climáticas.

Simulador da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP) mostra que, se Rio Preto conseguisse substituir 20% das viagens de carro por ônibus, haveria 14% de redução no consumo do espaço viário e 19% menos poluentes emitidos no ar da cidade.

“Falar em redução da emissão de gases de efeito estufa tem uma importância direta no clima, porque são esses gases os responsáveis pelas mudanças climáticas, ou seja, de temporais e secas cada vez mais frequentes. Em Rio Preto, por exemplo, o setor de transportes é um dos que mais emitem esses gases, por isso a necessidade de campanhas de desestímulo de cada um com seu carro trabalhar e de estímulo aos modais de transporte coletivos (VLT, ônibus) e sustentáveis (ciclovias)”, apontou Felipe Barcellos e Silva, pesquisador do Instituto de Energia e Meio Ambiente (Iema). (RC)

PROPOSTAS PARA MELHORAR A MOBILIDADE URBANA DE RIO PRETO

1) Bilhete único

Uma das propostas defendidas por especialistas ouvidos pelo Diário é aproveitar a criação da região metropolitana de Rio Preto, formada por 37 municípios, para criação de um bilhete único.

Em regra, como funcionaria: o morador que reside em Bady Bassitt e trabalha em Rio Preto, por exemplo, pagaria uma tarifa única, cujo valor seria inferior à soma das duas tarifas que corriqueiramente ele paga nos dias atuais – uma entre Rio Preto e Bady Bassitt e outra no transporte coletivo de Rio Preto, entre os ônibus que circulam entre os bairros da cidade.

O bilhete único já é realidade no transporte coletivo da região metropolitana de São Paulo, onde o sistema funciona integrado entre ônibus, metrô e trem.

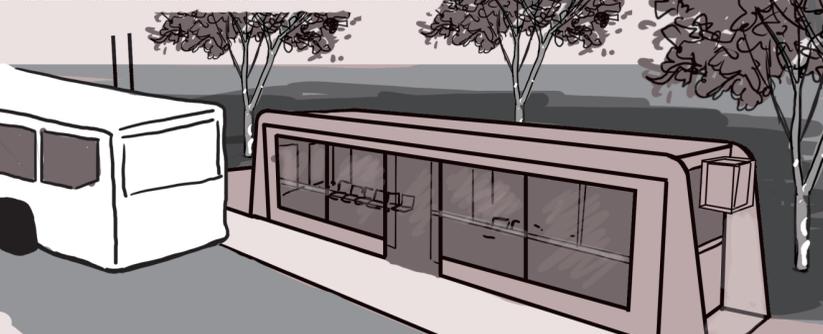
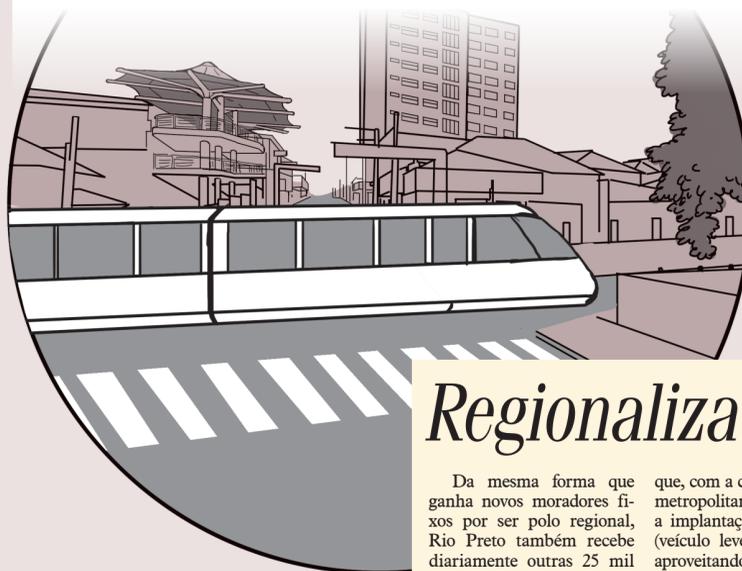
2) Instalação de VLT

A retirada do trem de carga da área urbana de Rio Preto, até 2026, abre a possibilidade de implantação de veículo sobre trilhos (VLT).

Engenheiros de trânsito, arquitetos e urbanistas defendem que o atual traçado, ao ser usado por um VLT, além de facilitar a integração com os bairros de Rio Preto, também facilitaria a integração com municípios vizinhos, como Cedral e Mirassol.

Assim, um morador de Mirassol, por exemplo, em vez de pegar um ônibus ou ir de carro para Rio Preto, poderia usar o VLT, cujo tempo de deslocamento seria inferior ao do transporte coletivo rodoviário.

Para isso, especialistas dizem que é necessário também a implantação de pequenas estações ferroviárias integradas a miniterminais de ônibus, em que ao sair do trem o morador pudesse pegar um ônibus para chegar à sua residência ou trabalho.



3) Criação de miniterminais

Proposta que já tem sido adotada em Rio Preto, mas que segundo especialistas necessita ter ainda mais força na cidade nos próximos anos.

O objetivo seria descentralizar o transporte coletivo da cidade do Terminal Urbano, como ocorre atualmente, em que boa parte dos passageiros necessita pegar ao menos dois ônibus para chegar no seu local de destino.

Em regra, os miniterminais funcionam com ônibus entre bairros, em linhas em que existe demanda de passageiros. Assim, um usuário do transporte coletivo da região Norte de Rio Preto, que trabalha no Distrito Industrial, poderia pegar um ônibus direto do seu bairro para o Distrito Industrial, e não ter que ir para o Terminal Urbano e depois pegar um segundo ônibus para a região Norte.

Segundo a Prefeitura de Rio Preto, uma das principais barreiras é a queda no número de passageiros no transporte coletivo, visto que os pontos de parada são colocados em linhas de maior número de usuários.

Regionalização da mobilidade urbana

Da mesma forma que ganha novos moradores fixos por ser polo regional, Rio Preto também recebe diariamente outras 25 mil pessoas do Noroeste Paulista que vêm à cidade trabalhar, estudar, comprar, ao médico, entre outros. Isso faz com que a quantidade de veículos nas ruas seja ainda maior do que a frota aponta.

Delcimar Teodózio, arquiteta, urbanista e professora do Centro Universitário de Rio Preto (Unirp), aponta

que, com a criação da região metropolitana de Rio Preto, a implantação de um VLT (veículo leve sobre trilhos), aproveitando o traçado da atual linha férrea que corta a cidade poderia ser utilizado a partir da retirada dos trens de cargas do município, prometido pela Rumo até 2026.

“Proporciona a possibilidade de implantação de veículos leves sobre trilhos (VLT) ou corredor exclusivo de ônibus elétrico bi ou tri-articulado neste eixo

ferroviário, contribuindo no planejamento da mobilidade da região metropolitana”, destacou.

A ideia dela é defendida por outros especialistas que dizem que, além de facilitar a integração com os bairros, a implantação de um VLT também facilitaria a integração dos municípios vizinhos, como Cedral e Mirassol, onde a linha férrea também passa.

Com isso, um morador de Mirassol, por exemplo,

em vez de pegar um ônibus ou carro poderia usar o VLT, cujo tempo de deslocamento seria inferior ao do transporte coletivo rodoviário.

Adriana Modesto, professora e pesquisadora em transportes pela Universidade de Brasília (UnB), aponta que, quando a cidade falha em oferecer transporte público de qualidade, as pessoas tendem a procurar meios de transporte alternativos. Por isso, por exemplo, o aumento exponencial de motocicleta-

tas na cidade: de 86.387, em 2013, para 110.296, em 2022, segundo a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran)

“Havendo falhas no sistema de transporte público coletivo relacionadas à oferta, à regularidade, à qualidade, parte dos usuários dependentes desse modo pode buscar solução para suas demandas de deslocamentos fazendo uso do transporte individual motorizado (automóvel, motocicleta), mas também junto àqueles ser-

viços que operam à margem da legalidade como é o caso do transporte clandestino”, ressaltou.

Já Gláucia Pereira, fundadora e pesquisadora do Instituto Multiplicidade e Mobilidade Urbana (IPMMU), defende uma integração maior das ciclovias. “Geralmente, as ciclovias são implantadas em lugares mais ricos das grandes cidades. Isso acaba por criar o estigma de que é caro andar de bicicleta”, explicou. (RC)

5) Ampliar a mobilidade ativa

Estimular o andar a pé, em curtas distâncias, em vez do uso do carro, também é defendido como alternativa para melhorar a mobilidade urbana de Rio Preto. Mas, para isso, é necessário não apenas investir em infraestrutura de calçadas, como similarmente dar segurança para o pedestre.

Na cidade ideal, urbanistas apontam que cada modo de deslocamento deve estar inteligido. Ou seja, se na região Central o andar a pé é incentivado; para o morador se deslocar do seu bairro para a região Central, o uso do transporte coletivo deve ser uma alternativa segura, confortável e econômica.

4) Integração das ciclovias

Apesar de Rio Preto ter a maior quantidade de quilômetros de ciclovias (42) entre os municípios do Noroeste Paulista, engenheiros e urbanistas dizem que falta integração entre elas.

Além disso, a alta temperatura, típica da região durante boa parte do ano, é outra barreira no incentivo à prática do andar de bicicleta para chegar ao trabalho ou fazer tarefas básicas do dia a dia da cidade.

Delcimar Teodózio, professora e doutora em arquitetura e urbanismo, sugere que um caminho para o incentivo do uso da bicicleta seria a implantação de infraestrutura nas ciclovias, como construção de espaços exclusivos, separados dos veículos, com semáforos e sinalização próprios, estacionamentos e pontos de apoio, com bebedouro de água e bomba para encher pneu.

Ao mesmo tempo, segundo Delcimar, as ciclovias necessitam ser construídas em áreas arborizadas, no objetivo de amenizar as temperaturas no trajeto de quem optar por fazer uso da bicicleta.



MUDAR PARA NÃO TRAVAR DE VEZ



CALÇADAS

36% Nas cidades brasileiras cerca de dos deslocamentos diários da população são feitos exclusivamente a pé e **4%** de bicicleta

Faixa de circulação com largura mínima de 1,20 metro

■ **Faixa livre:** área da calçada destinada exclusivamente para circulação de pedestres. A superfície deve ser regular, firme, contínua e antiderrapante. Em regra, as faixas livres devem ser completamente desobstruídas e sem interferência, como vegetação, equipamentos e infraestrutura urbana e copas de árvores.

Faixa de serviço com no mínimo 70 centímetros

■ **Faixa de serviço:** espaço entre o passeio e a pista de rolamento, onde deverão ficar os elementos de serviço e de mobiliário urbano, como jardinagem, árvores, lixeira, telefones públicos, pontos de ônibus e postes.

■ **Faixa de acesso:** é a faixa localizada entre a faixa livre e o limite das edificações. Utilizada apenas em calçadas mais largas, servindo de apoio para a projeção de marquises e toldos, podendo acomodar também itens como jardineiras, floreiras, mesas e cadeiras, contanto que não dificultem o acesso à edificação.

Obstruções verticais com no mínimo 2,10 de altura

Nos cruzamentos, devem ser asseguradas condições para a passagem de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como boa visibilidade e livre passagem para as faixas de travessia de pedestres

Faixas de piso tátil

Rebaixamento para acesso de veículos, de modo a não danificar a calçada

As dificuldades de andar a pé

Território 'sem dono', calçadas da região de Rio Preto revelam a negligência com o pedestre

Rone Carvalho
rone.carvalho@diariodaregiao.com.br

Foi andando em um calçada de Rio Preto que a aposentada Ana Lopes, de 67 anos, tropeçou em um desnível e trincou a costela. “Por pouco eu não machuquei meu nariz, mas confesso que hoje não consigo andar sem lembrar. Fica um trauma de acontecer novamente.”

Na região de Rio Preto, é fácil encontrar moradores que já tiveram algum problema com calçadas, que são primordiais para locomoção a pé. “Para você ver, quase quinze dias depois de ter caído, estou andando em uma calçada que tem mais buraco do que cimento”, comentou a aposentada durante entrevista ao **Diário**.

O reflexo desta negli-

gência com o pedestre pode ser encontrado até mesmo na Lei 12.587/2012, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que nem mesmo apresenta as palavras “pedestre” e “calçada” em seu texto final.

“Percebemos essa negligência com os pedestres até mesmo durante o projeto de construção de residência. É muito comum as pessoas somente pensarem na calçada depois que acaba a residência, sendo que as calçadas são de suma importância para a mobilidade ativa das pessoas”, ressaltou Ricardo Corrêa, professor do Instituto Federal de Votuporanga.

No Brasil, 36% dos deslocamentos diários da população são feitos exclusivamente a pé, segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Mesmo assim, é

O governo demora a entender que mobilidade é questão de acesso ao comércio, hospital, escola e que melhorar calçadas faz parte disso

Glauca Pereira, fundadora e pesquisadora do Instituto Multiplicidade Mobilidade Urbana (IPMMU)

comum ver calçadas com buracos, rachaduras, degraus, poças, lixo e obstáculos que transformam a vida dos pedestres em uma verdadeira odisséia.

Situação que ainda é mais problemática para quem sofre com algum tipo de deficiência, como Luciano Arietti, que tem deficiência visual.

Cultura automotiva

Glauca Pereira, fundadora e pesquisadora do Instituto de Pesquisa Multiplicidade Mobilidade

Urbana (IPMMU) diz que no Brasil a cultura automotiva é tão forte que, em algumas localidades, calçadas são encurtadas para que mais veículos passem.

“O governo demora a entender que mobilidade é questão de acesso ao comércio, hospital, escola e que melhorar calçadas faz parte disso. No Brasil, existe um falsa impressão que cidade menores têm menos problemas de trânsito. Na verdade, têm menos congestionamento, mas têm muitos outros problemas,

como das calçadas”.

O que, segundo Adriana Modesto, professora e pesquisadora em engenharia em transportes pela Universidade de Brasília (UnB), contribui para a mobilidade urbana ser tão problemática quanto nas grandes cidades.

“Ao privilegiar o transporte individual motorizado e sua infraestrutura em detrimento aos demais modos, os gestores públicos contribuem para o comprometimento adicional da segurança viária, ressaltando-se que as morbimortalidades por causas externas, dentre as quais os sinistros de trânsito, ocupam as primeiras colocações entre os agravos à saúde no Brasil e no mundo”, ressaltou Adriana.

Responsabilidade

Apesar da responsabilidade das calçadas comumente serem jogadas de um

lado para o outro – poder público joga para o morador do imóvel e morador devolve – tornando as calçadas uma espécie de território “sem dono”, a Constituição Federal de 1988 prevê que cabe aos municípios, através do Plano Diretor, legislar sobre o uso e ocupação do solo nas cidades.

Em regra, é o proprietário do imóvel, residencial ou comercial, o responsável pela reforma e conservação das calçadas. Enquanto, o município fica responsável pela fiscalização.

Isso ocorre porque caso alguém se acidente, como a aposentada Ana Lopes, de 67 anos, a responsabilidade pode ser do município que não fiscalizou, bem como do morador que não cuida da calçada.



Aposentada Ana Lopes, de 67 anos, tropeçou em um desnível de calçada e trincou a costela