



ACH3778 Governo Aberto

Professora Gisele da Silva Craveiro

Adiginton Jackson King Ferreira - 10258705

Levi de Oliveira Fernandes - 10724250

Thomás da Cunha Marques -11206480

Clara dos Reis Schuler - 9776152

Leticia Grencevicius Visnauskas - 9377511

Guilherme Roks de Oliveira - 9391146

João Pedro Sandoli Reganin Dias - 11207985

Lucas Oliveira Requena - 10722769

Pré Projeto Grupo 1

19 de junho de 2021

1 Introdução

Caminhabilidade (ou walkability) é o termo utilizado para mensurar a qualidade de deslocamento ativo em um determinado lugar. Mobilidade ativa é quando se utiliza a própria energia para se locomover. Quando se trata de pessoas com deficiências, a acessibilidade também entra em jogo. Mobilidade ativa é uma forma de deslocamento de pessoas ou bens que faz uso somente de meios físicos do ser humano. O deslocamento a pé é a principal forma de locomoção do brasileiro hoje em dia, sendo responsável por 30% a 38% dos deslocamentos, seguido pela utilização da bicicleta. Mesmo com uma das maiores porcentagens, a importância desse transporte é negligenciada, visto que é de responsabilidade privada e não do Estado.

A importância da mobilidade ativa se dá tanto pelas questões de saúde, quanto pelo impacto benéfico que esse tipo de deslocamento pode causar também com questões ambientais, visto que a sustentabilidade é promovida por fazer uso apenas da força física do ser humano. Após a Conferência Eco 92, esse conceito se potencializa, incentivando caminhadas de até 3km para deixar os carros e optar por um meio de transporte sem emissão de carbono.

Quando se trata do aspecto socioeconômico da mobilidade ativa, o custo de acidentes de trânsito em uma cidade planejada é muito reduzido, já que a quantidade de veículos em circulação é menor. Além disso, segundo o Foot Traffic Ahead, quanto maior o grau de caminhabilidade maior é o produto interno bruto em relação a cidades voltadas para o automóvel. Verificou-se também que as cidades mais caminháveis também atraem pessoas de nível educacional mais elevado e são socialmente mais igualitárias.

A participação social nos processos de ordem pública ganhou espaço a partir da criação da constituição de 1988, conhecida como “Constituição Cidadã” que garantia a participação da sociedade na tomada de decisões à procura de uma democracia participativa. Essa participação se torna cada vez mais estrategicamente relevante para a gestão pública graças a velocidade que as informações têm capacidade de chegar até o órgão responsável.

A utilização de participação popular na manutenção da cidade gera uma gestão descentralizada que maximiza a capacidade do governo de supervisionar tais espaços públicos, no caso espaços dedicados à mobilidade ativa urbana, através de quem utiliza diariamente os meios de deslocamento na cidade de São Paulo. Atualmente a cidade já conta com algumas formas de denúncia nesse sentido, através de canais de atendimento como telefone, e-mail e portais, porém tais canais são dedicados somente a uma parcela de problemas que podem ser encontrados durante o processo de mobilidade, além de demandarem um processo demorado e burocrático para o denunciante causando uma baixa adesão da população a esse tipo de participação.

2 Revisão Legislativa acerca da Mobilidade Ativa

De uma maneira geral, a mobilidade ativa possui uma valorização dentro da legislação brasileira, colocando essa modalidade como prioridade na implementação de políticas públicas de mobilidade urbana. O Código de Trânsito, definido pela Lei n 9.503, destaca essa categoria de maneira indireta através do artigo 24 que define como competência dos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Municípios o planejamento e a implementação de medidas que visem a redução da circulação de veículos e a reorganização do tráfego, buscando diminuir a emissão global de poluentes, o que vai ao encontro das diretrizes traçadas pela Organização das Nações Unidas, que segundo o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável nº. 11, prioriza o transporte público e a mobilidade ativa a fim de gerar maior segurança viária e acesso à cidade, sobretudo à pessoas em situação de vulnerabilidade.

Outro marco legislativo importante de se destacar é a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) estabelecida pela Lei nº 12.857. O Art. 5 da lei estabelece os princípios da PNMU, colocando como central o desenvolvimento sustentável das cidades. O Art. 6 apresenta as diretrizes dessa política, pontuando que deve existir uma prioridade dos modos de transportes não-motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Sob a ótica municipal, o Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo é o mecanismo legal que prevê a implementação e adaptação de infraestrutura que estimulem a mobilidade ativa na capital. O Art. 240 define que o Município regulamentará através de instrumentos específicos a abertura de rotas de ciclovias, bicicletários e modelos de compartilhamento de bicicletas, além de regulamentar a utilização e a manutenção dos passeios públicos e das vias de pedestres. O parágrafo 2 deste mesmo artigo evidencia ainda mais a valorização da mobilidade ativa presente no PDE, estabelecendo que as vias estruturais e não estruturais da cidade receberão adaptações capazes de atender à crescente circulação de ciclistas.

3 Questão da denúncia e diagnóstico do 156

O canal de denúncia 156 não é exclusivo à cidade de São Paulo, tal canal é utilizado por todas as prefeituras do país para ajudar os cidadãos em questões de serviços públicos de ordem municipal. Na cidade de São Paulo o canal de denúncias 156 como conhecemos foi criado como uma política municipal de atendimento ao cidadão, com iniciativa da Secretaria Municipal de Inovação e Tecnologia (SMIT), e através do Decreto Municipal nº 58.426 de setembro de 2018 foram estabelecidas novas diretrizes na conduta para promoção da qualidade dos serviços públicos municipais. Tal canal tem como objetivo facilitar a comunicação entre os municípios e os órgãos da prefeitura responsáveis pela

manutenção da cidade.

Atualmente o canal de denúncias 156 atende diversos tipos de solicitações, e a listagem delas podem ser encontradas no site do portal 156 da cidade de São Paulo. Entre elas estão serviços relacionados a iluminação pública, controle de animais, limpeza da cidade, trânsito e transporte público e até denúncias relacionadas ao coronavírus. Quando as informações são requisitadas, as informações se dão através de alguns níveis, sendo eles: tema, assunto e serviço. Através disso, o usuário do serviço recebe informações sobre seu uso completo, os canais pelos quais pode solicitá-lo, prazos, normas e documentação necessária, tudo isso podendo ser feito de maneira anônima.

Quando abordamos os serviços relacionados à mobilidade ativa, a maioria se baseia na integração de transporte público junto a mobilidade ativa, que é muitas vezes condicionada pelas condições do ambiente ofertadas. Assim, estratégias com urbanismo tático, buscam distribuir o espaço de maneira equitativa, melhorando as condições de mobilidade ativa tornando o local mais atrativo para pedestres e ciclistas que utilizam as vias públicas. Além disso, estações de bicicletas compartilhadas e bicicletários são essenciais para permitir melhor conectividade e acessibilidade entre os transportes públicos.

O portal 156 tem alguns canais diferentes para o atendimento da população, são eles: o site do portal 156 (www.sp156.prefeitura.sp.gov.br), o telefone 156, e o aplicativo “156SP” que foi lançado em 2016, em todos esses canais as denúncias podem ser feitas anonimamente ou não.

Mesmo com todos esses canais e formas de facilitar o atendimento à população, o portal 156 continua burocrático e complicado para o uso da população em geral, e as solicitações demoram a serem atendidas. Uma matéria da Folha de São Paulo de setembro de 2017 denuncia que 57% das reclamações dos munícipes demoram mais para serem atendidas que o prazo máximo estipulado pela prefeitura. O aplicativo do portal 156 tem duas estrelas de cinco nas duas principais lojas de aplicativos, App Store e Play Store, mostrando que apesar do claro objetivo de facilitar o contato entre prefeitura e população, o aplicativo não cumpre bem sua função. O aplicativo foi testado por membros desse grupo, e logo no início do uso podemos observar problemas que impedem o uso, como impossibilidade de criação de conta e login. Nas avaliações do aplicativo também podemos observar problemas como falta de serviços disponíveis, problemas com a inicialização do app, e reclamações relacionadas ao mau funcionamento do mesmo.

Apesar do 156 ser um canal de denúncias simplificado para uso dos munícipes e municípios ele não atende as necessidades da população por praticidade, rapidez e desburocratização no sistema de denúncia, tornando o uso pela população em geral impopular.

4 Objetivos

O objetivo principal deste trabalho é aumentar a utilização da participação popular na manutenção da cidade a fim de que a gestão descentralizada aumente a supervisão do governo nos espaços dedicados à mobilidade ativa. Para esse objetivo ser alcançado, pode ser dividido nos seguintes tópicos:

- Facilitar a comunicação de denúncias para o órgão responsável pela manutenção em questão;
- Aplicar métodos de incentivo para a população participar ativamente;
- Analisar outros meios que também buscam aumentar a utilização da participação popular na manutenção da cidade.

5 Metodologia

A ferramenta proposta no projeto tem como objetivo facilitar e incentivar a participação da população na supervisão da cidade, através de uma plataforma intuitiva e que faz contato direto com o órgão responsável pela manutenção em questão, também pretendemos incluir programas de incentivo à participação, com prêmios para os usuários, como por exemplo pontos para troca por produtos ou créditos de bilhete único.

Para a elaboração dessa ferramenta, será necessário realizar um levantamento de dados e um levantamento bibliográfico para que o problema esteja embasado e que a solução esteja mais direcionada possível para resolvê-lo. Uma pesquisa mais aprofundada sobre as ferramentas já existentes também será realizada, e possíveis melhorias serão discutidas.

Além disso, não haverá tempo hábil para desenvolver um aplicativo funcional. Por isso, será elaborado um protótipo interativo através da ferramenta Figma, em que será possível analisar a usabilidade e a aplicabilidade da solução. O teste de usabilidade será realizado através de uma ferramenta chamada Maze.co em que usuários podem executar tarefas simples utilizando o protótipo e poderá ser analisado o tempo demandado para cada uma. E o de aplicabilidade terá como base a opinião de especialistas na área.

6 Cronograma

As tarefas a ser realizadas são as seguintes:

1. Levantamento bibliográfico para embasamento do problema e da solução;
2. Levantamento de requisitos do aplicativo;
3. Desenvolvimento, no Figma, de um protótipo interativo de alta fidelidade;

4. Validar o protótipo, se for o caso;
5. Redação do relatório parcial;
6. Correção do relatório,e redação do relatório final.

Seguindo o seguinte cronograma:

Tabela 1 – Cronograma de Atividades

Atividades	Datas			
	19 - 27/06	28/06 - 04/07	05 - 11/07	12 - 18/07
Atividade 1	X			
Atividade 2		X		
Atividade 3		X		
Atividade 4			X	
Atividade 5			X	
Atividade 6				X