



Mobilidade Urbana

Linhas gerais, resultados e desafios selecionados

Apresentação

- A política de desenvolvimento urbano é estratégica para a promoção de igualdade de oportunidades, para a desconcentração territorial do crescimento econômico e para a melhoria da qualidade de vida, permitindo que os avanços recentes nas condições de vida das famílias brasileiras sejam transformados em bem estar coletivo.
- Fortalecimento da Política de Desenvolvimento Urbano: Ministério das Cidades, Estatuto das Cidades (Lei Federal nº 10.257 de 2001), novos programas, ampliação do aporte de recursos federais.

Mobilidade Urbana

- Condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.
- Conjunto organizado e coordenado, física e operacionalmente, dos meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.
- Compreende ações intermodais que incluem a integração de diversas opções como ônibus, metroferroviário, automóveis, bicicletas, caminhada e estacionamento.

Legislação

“ Constituição Federal

“ Art. 30. Compete aos Municípios:

- “ V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

“ Art. 21. Compete à União:

- “ XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

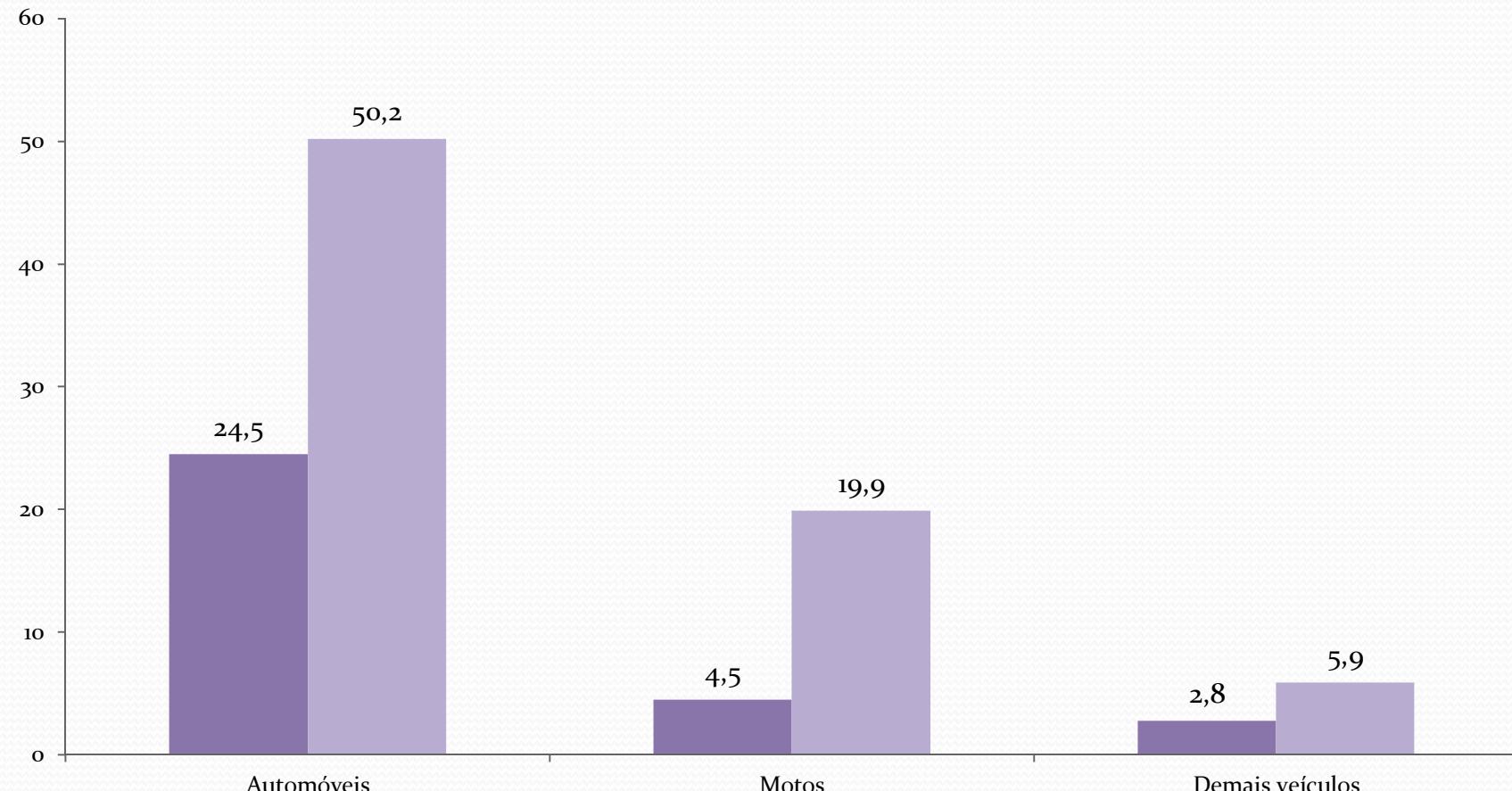
“ Lei 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana

“ Art. 50 A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- “ III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- “ IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

Panorama

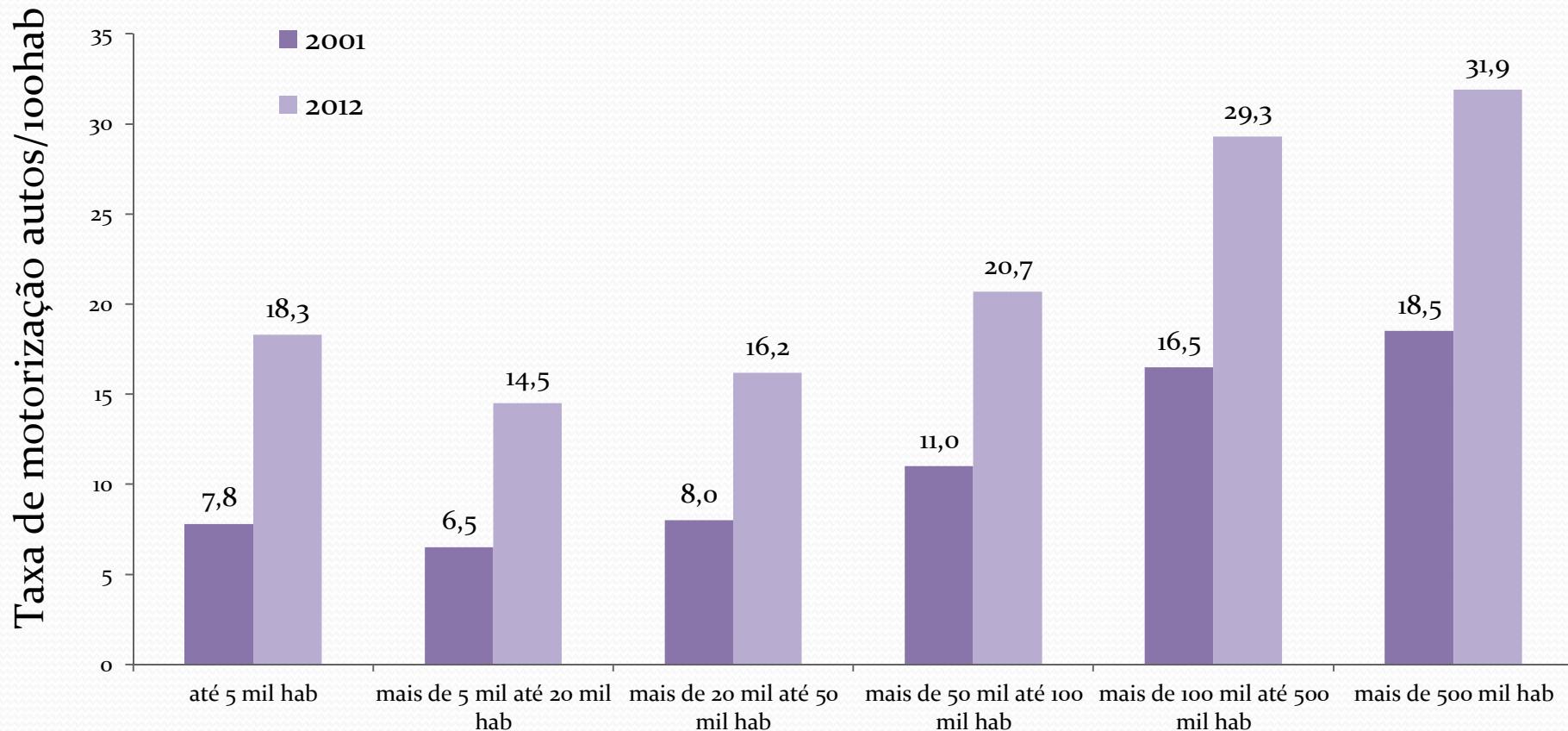
Frota de veículos automotores no Brasil por tipo de veículo - 2001 e 2012 (milhões)



Fonte: Denatran

Panorama

Taxa de motorização no Brasil segundo o porte populacional dos municípios – 2001 e 2012



Fonte: Denatran

Panorama

Local de domicílio	Minutos de casa ao trabalho			Gasta mais de 1 hora até o trabalho		
	1992	2012	Variação (%)	1992	2012	Variação (p.p)
Brasil	28,4	30,2	6,40%	8,20%	10,40%	2,19
Áreas não-metropolitanas	22,7	23,6	4,20%	3,60%	4,60%	0,97
Áreas metropolitanas	36,4	40,8	12,10%	14,60%	18,60%	4,02

RM/Ride	Minutos de casa ao trabalho	Mais de 1 hora até o trabalho
DF	34,9	10,6%
RM Belém	32,8	10,1%
RM Belo Horizonte	36,6	15,7%
RM Curitiba	32	11,3%
RM Fortaleza	31,7	9,8%
RM Porto Alegre	30	7,8%
RM Recife	38	14,0%
RM Rio de Janeiro	47	24,7%
RM Salvador	39,7	17,3%
RM São Paulo	45,6	23,5%

Fonte: PNAD/IBGE 2012

Problemas

- Dinâmica de estruturação das cidades para a circulação de automóveis
- Dissociação das políticas de mobilidade do planejamento urbano
- Baixa mobilidade
- Congestionamentos
- Acidentes
- Deficiências no transporte público coletivo

Desafios - Planejamento

- Ausência de planejamento urbano resulta na ocupação da cidade de maneira irregular.
- Forte relação entre densidade urbana e desempenho do sistema de mobilidade.
- Setor público => induzir o investimento para equilibrar as falhas do desenvolvimento desigual
- Carência de planejamento de sistemas de transporte público em rede, que contetle a integração multimodal em seus diversos aspectos;

Desafios – Financiamento/federalismo

- Estrutura de financiamento das políticas urbanas constitui um grande gargalo, uma vez que estados e municípios apresentam grandes limitações fiscais para realização de investimentos em infraestrutura e para realizar a gestão dos serviços urbanos, o que aumenta a dependência dos avanços da indução federal.
- Além disso, a fragilidade institucional dos entes executores dificulta a efetivação dos instrumentos urbanísticos como também compromete a sustentabilidade e a consecução de novos investimentos.
- Existência de sobreposição de responsabilidades dos diversos órgãos gestores de transporte em nível estadual e municipal, muito comum em regiões metropolitanas;

Desafios

Deficiências do Transporte Coletivo

- Ausência de integração entre os modos
- Disputa das vias com demais veículos
- Baixa qualidade do serviço
- Consagrar as práticas de licitação dos serviços
- Perda de passageiros
- Tarifa elevada
- Falhas na gestão metropolitana

Avanços

Institucional / Regulatório

- Sanção da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012)
- Desoneração das tarifas do transporte coletivo: 7,23% na tarifa do ônibus urbano e 13,75% na tarifa de metrôs e trens
 - Desoneração da folha – redução de 3,58% na tarifa de ônibus e 7,1% na tarifa de metrô e trem
 - Desoneração do PIS/Cofins sobre serviços – redução de 3,65% na tarifa
 - Redução da tarifa de energia elétrica – redução de 3% na tarifa de metrô e trem

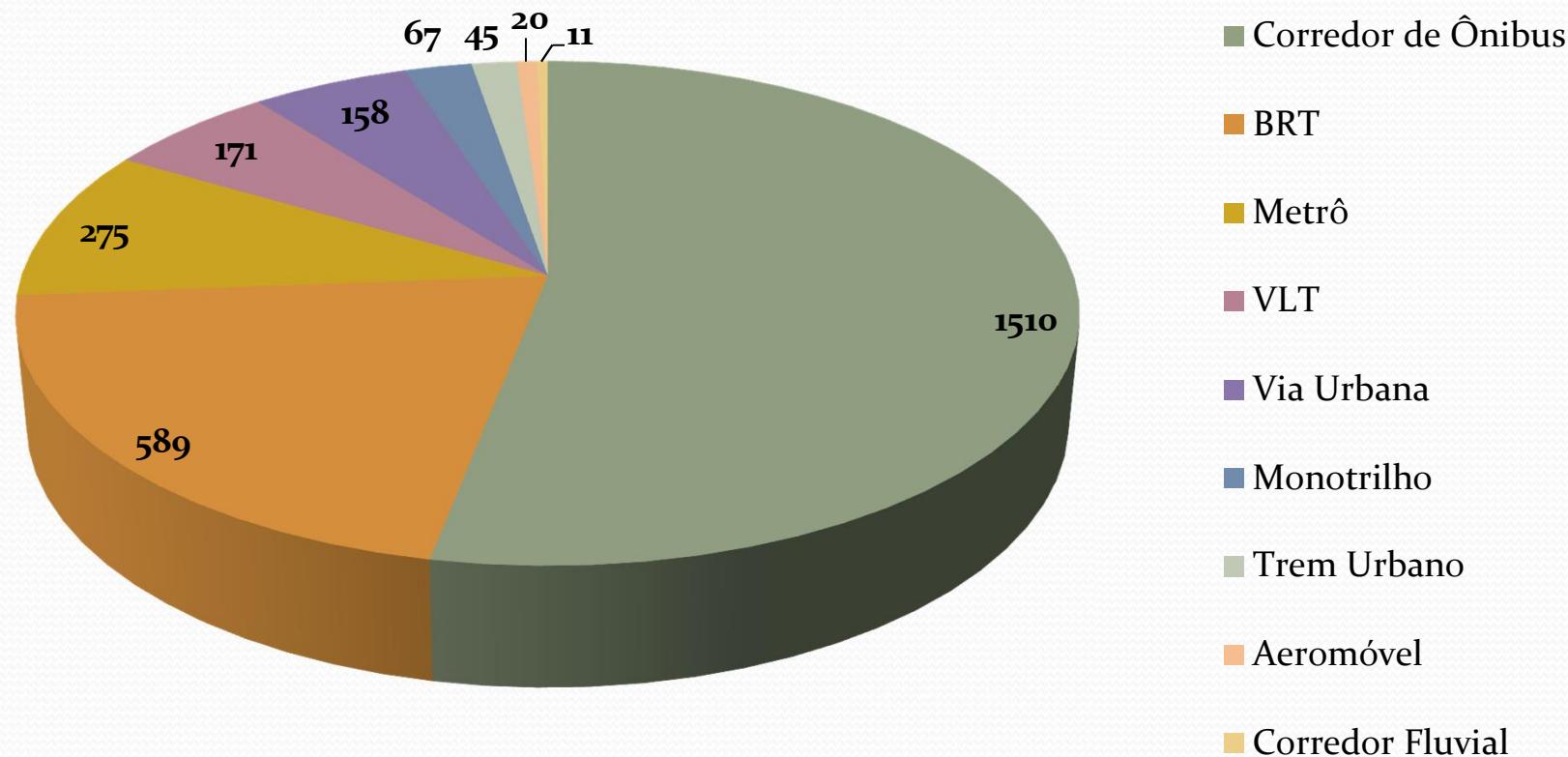
Avanços Investimentos

- Elevação do patamar de recursos federais para financiamento de sistemas coletivos
- PAC 1 (2007)
 - Recursos para grandes obras (metrôs) sob responsabilidade do Governo Federal (CBTU) - Belo Horizonte, Recife, Fortaleza e Salvador
- Copa (2010)
 - 12 municípios - Empreendimentos de VLT, BRT e corredores de ônibus
- PAC 2 (2011)
 - Grandes Cidades – 51 municípios – R\$ 32,6 bilhões
 - Médias Cidades – 59 municípios – R\$ 8,6 bilhões
- Pacto da Mobilidade (2013)
 - R\$ 50 bilhões

Avanços Investimentos

- No âmbito do PAC e da Copa do Mundo, até 2013, já foram selecionados investimentos em sistemas coletivos que totalizam cerca de R\$ 93 bilhões, abrangendo mais de 200 empreendimentos em mais de 100 cidades de médio e grande porte, com previsão de significativa expansão da malha de sistemas de grande capacidade – no caso específico dos metrôs, a ampliação prevista (275 km) possibilitará quase dobrar a malha existente hoje.

Extensão (km), por segmento, da carteira selecionada de sistemas de transporte coletivo até 2013



Fonte: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.
Elaboração: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

Desafios - Investimentos

- Executar os investimentos: intervenções complexas, desapropriações, transtornos na cidade
- Ausência de projetos dificulta o processo: muitas intervenções planejadas não têm projetos prontos e os existentes são deficientes
- Adequar e usar instrumentos de gestão que facilitem a execução: RDC, PPPs, redução de contrapartidas
- Operar os sistemas: Manutenção e operação dos empreendimentos têm que estar equacionados.

Desafios

- Redes integradas e sistemas flexíveis em escala metropolitana
- Políticas integradas e enfoque sistêmico
- Novos arranjos institucionais, modelos de organização, regulação e coordenação
- Especificidades locais
- Capacitação dos entes na elaboração de planos, projetos e gestão de transporte
- Promover a integração dos diferentes modos de transporte
- Promover a criação de estruturas de gestão específicas para a mobilidade urbana
- Estruturar modelos de subsídios adequados
- Manutenção dos patamares de investimento

Mobilidade Urbana no PPA

- Programa 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito
 - “ Implantação de nova infraestrutura de mobilidade
 - “ Requalificação e ampliação da infraestrutura existente
 - “ Integração modal, física e tarifária
 - “ Sistemas de mobilidade nas cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014
 - “ Pavimentação de vias urbanas em regiões de baixa renda com adensamento populacional
 - “ Transporte não-motorizado e acessibilidade universal
 - “ Medidas de moderação de tráfego
 - “ Ações estruturantes visando fortalecimento institucional

0574 - Requalificar, implantar e expandir sistemas de transportes públicos coletivos, induzindo a promoção da integração modal, física e tarifária de forma sustentável e amplamente acessível

- Expansão da infraestrutura; modernização
- Integração modal, física e tarifária

Metas

Aumentar a demanda transportada por dia útil nos sistemas metro ferroviários sob a gestão do governo federal

Investir R\$22,4 bilhões em empreendimentos que visem dotar os centros urbanos com população superior a 700 mil habitantes de sistemas de transporte público coletivo de forma sustentável e amplamente acessível

Investir R\$ 7 bilhões em empreendimentos que visem dotar os centros urbanos com população entre 250 a 700 mil habitantes de sistemas de transporte público coletivo de forma sustentável e amplamente acessível

Conquistas - destaque

18 instrumentos formalizados em 12 municípios brasileiros pelo PAC Mobilidade Grandes Cidades

PAC Mobilidade Grandes Cidades - R\$ 3,521 bilhões alocados – 16% da meta do PPA.

Aumento médio de 20% em relação a 2012 dos passageiros transportados pelos sistemas da CBTU

Alguns desafios

Concretização dos grandes investimentos do PAC – metrôs PAC 1, Mobilidade Grandes e Médias Cidades

Manutenção do nível de investimentos

Gestão dos sistemas, planejamento da mobilidade associado ao planejamento urbano para intervenções estruturantes

0577 - Dotar as cidades-sede da Copa do Mundo de Futebol 2014 de sistemas de mobilidade urbana que conectem os polos geradores de viagens do evento, com ênfase no legado e na integração entre aeroportos, estádios, áreas centrais e de hotelaria

- Sistemas de mobilidade nas cidades-sede da Copa do Mundo 2014

Metas

Implantar e requalificar sistemas de mobilidade urbana pactuados na Matriz de Responsabilidade

Conquistas - destaques

Os atuais 44 empreendimentos associados à realização da Copa do Mundo FIFA 2014 têm contrato de financiamento assinados. Foram iniciadas 41 obras

Empreendimento Boulevard Arrudas- Teresa Cristina da cidade-sede de Belo Horizonte concluída em 2013

Alguns desafios

Conclusão dos empreendimentos em prazo razoável

Planejamento das intervenções – objetivos imediatos de deslocamento para grandes eventos com melhoria da mobilidade em geral em áreas críticas

Qualidade dos projetos

0578 - Pavimentar e qualificar vias urbanas de regiões de baixa renda com adensamento populacional e infraestrutura deficiente

- Pavimentação de vias com infraestrutura urbana associada (calçadas, drenagem, saneamento)

Metas

Pavimentar e qualificar 5.000 km de vias urbanas de regiões de baixa renda com adensamento populacional e infraestrutura deficiente

Conquistas - destaques

640,77 km de vias pavimentadas

176 contratos de financiamento assinados, no valor de financiamento de R\$ 1,35 bilhões.

Selecionadas mais 488 propostas com valor total de R\$ 8,24 bilhões de financiamento na segunda etapa do programa. Terceira etapa em seleção.

Alguns desafios

Conclusão dos empreendimentos

Gestão dos empreendimentos – grande quantidade de projetos, muitos com pequenas prefeituras, operações de financiamento

0580 - Apoiar sistemas de transportes não motorizados integrados aos sistemas de transporte público coletivo e promover a acessibilidade universal

- Transporte não motorizado: infraestrutura e estímulo para deslocamentos a pé e por bicicleta;
- Acessibilidade para todas as formas de deslocamento

Metas

Adequação dos sistemas metroferroviários à Acessibilidade Universal até 2014, conforme Decreto nº 5.296 de 2004

Implementação de infraestrutura de transporte não motorizado: 2.000 Km de infraestrutura cicloviária

Implementação de infraestrutura de transporte não motorizado: 8.000 Km de calçadas

Conquistas - destaque

Possibilidade de financiar infraestrutura cicloviária no PAC Mobilidade Grandes Cidades, Mobilidade Médias Cidades e na 2^a e 3^a etapas de Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas.

Estimativa de investimentos em infraestrutura cicloviária de mais de R\$ 27 milhões em empreendimentos do PAC Mobilidade Grandes Cidades

494,27 km de calçadas associadas à pavimentação asfáltica das vias

Alguns desafios

Recursos adequados para esta área, principalmente para acessibilidade

Adequação da infraestrutura existente para cumprimento dos normativos sobre acessibilidade

0584 - Fomentar ações estruturantes para o fortalecimento institucional, promovendo a regulação do setor, a pesquisa, a implantação de sistemas de informação, a elaboração de projetos e planos de Transporte, de Mobilidade Urbana e Trânsito e a capacitação institucional dos agentes públicos e sociais para os sistemas de mobilidade urbana, de forma integrada e sustentável

- Fortalecimento institucional
- Marco regulatório
- Projetos

Metas

Apoiar a elaboração de projetos de sistemas de mobilidade urbana que priorizem e qualifiquem o transporte público coletivo e não motorizados em 50% dos municípios acima de 100 mil habitantes

Apoiar a elaboração e atualização dos Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade Urbana em 100% dos municípios acima de 500 mil habitantes

Capacitar 6.000 agentes públicos em municípios acima de 60 mil habitantes para implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, fortalecendo a gestão do transporte público coletivo municipal e regional

Instituir o marco regulatório da mobilidade urbana

Conquistas - destaque

Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em fase de implementação

Alguns desafios

Apoio aos Planos Municipais de Mobilidade

Estímulo ao planejamento urbano e de mobilidade para o desenvolvimento urbano

Conclusões

- Priorizar modos não motorizados e os sistemas de transporte coletivo, principais meios de deslocamento da população de menor renda, avançando nos investimentos em sistemas coletivos de grande capacidade e em infraestrutura para circulação de pedestres e bicicletas, que contribuam para uma apropriação mais inclusiva do espaço urbano e para a redução da poluição
- Política de mobilidade urbana deve ser orientada pela priorização do coletivo em detrimento do individual, o que significa apropriar o espaço público para o transporte coletivo, e em certa medida desencorajar o uso do automóvel nas cidades
- Enfrentar limitações estruturais da política: planejamento urbano integrado, financiamento da mobilidade urbana.