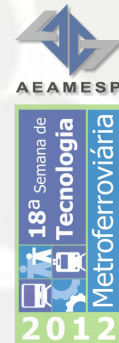




**instituto de energia
e meio ambiente™**



IMPLANTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA: PLANOS DE MOBILIDADE URBANA

São Paulo, 12 de setembro de 2012



instituto de energia
e meio ambiente™



AEAMESP



Organização Não Governamental fundada em 2006 com a missão de apoiar a formulação e implementação de políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana, qualidade do ar e redução de emissões veiculares



Estrutura da Apresentação

- 1. Características do momento atual**
- 2. A Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/12)**
- 3. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana**
- 4. Desafios para a elaboração dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana**
- 5. Plano de Mobilidade Urbana: elementos estruturadores**
- 6. Plano de Mobilidade Urbana: sugestões para o GF**

1. Características do momento atual

- **Crescimento da taxa de motorização** em decorrência do aumento da renda, facilidade de crédito e redução de preço de automóveis
- **Maior ciclo de investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana**, desde a década de 1980: Projetos da Copa, PAC Grandes Cidades, PAC Média Cidades (cerca de R\$ 60 bilhões) e investimentos dos governos de São Paulo e Rio de Janeiro
- **Lei da Política Nacional sobre Mudança do Clima (12.187/2009):** estabelece a obrigatoriedade de elaboração de planos setoriais de mitigação de gases de efeito estufa (Decreto nº 7.390, de 9 de dezembro de 2010)
- **Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/2012):** estabelece diretrizes, instrumentos de gestão da mobilidade e torna obrigatório o Plano de Mobilidade para cidades com mais de 20 mil habitantes

2. A Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/12)

Estrutura

Capítulo I. Disposições gerais

Seção I. Das definições

Seção II. Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Capítulo II. Das Diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo

Capítulo III. Dos Direitos dos Usuários

Capítulo IV. Das atribuições

Governo Federal, Estaduais e Municipais

2. A Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Capítulo V. Das Diretrizes para o Planejamento e Gestão dos Sistemas de Mobilidade Urbana

Artigo 23 estabelece os instrumentos de gestão, inclusive destinados ao desestímulo ao uso do transporte individual motorizado

Artigo 24 Estabelece a obrigatoriedade de elaboração de Plano de Mobilidade Urbana para os municípios com mais de 20 mil habitantes

3. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana

Plano de Mobilidade Urbana deve abordar:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Cidades que não têm sistema de transporte coletivo focam o não motorizado

Prazo de elaboração: 3 anos (até abril de 2015)

4. Desafios para a elaboração dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana

O desafio não é somente técnico, mas também político.

Princípios não manifestos que, na prática, orientam o planejamento e ações dos governos:

- A cidade é planejada para receber e proporcionar as melhores condições possíveis para a circulação de veículos particulares
- O cidadão usaria transporte público temporariamente, até comprar um carro: premissa de que todas as pessoas terão, um dia, um carro
- Há preconceito sobre uso da bicicleta: é para população de baixa renda ou classe média ambientalista e não há “espaço viário” para seu uso

4. Desafios para a elaboração dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana

- O discurso unânime entre os governantes, de prioridade para o transporte público, na maioria dos casos não é materializado em projetos. Obras viárias são renomeadas como obras de mobilidade urbana
- As soluções apresentadas para o transporte coletivo geralmente são de investimentos elevados, deslocadas para horizonte temporal distante e direcionadas para outras esferas de governo.
- Os sistemas de transporte coletivo geralmente não são integrados física e tarifariamente, têm superlotação, baixa confiabilidade e Imagem ruim.

4. Desafios para a elaboração dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana

- A solução dos problemas das redes de transporte muitas vezes esbarra na falta de arranjo político e institucional, principalmente nas regiões metropolitanas
- A política de mobilidade atual impõe um pedágio para as famílias que é a compra de um veículo e/ou seu uso mais intensivo: população percebe que, se comprar um carro ou pagar pelo seu uso mais intensivo, aumenta sua acessibilidade às oportunidades que a cidade oferece. “as pessoas querem o carro”.
- Associação do direito de propriedade e uso indiscriminado do carro a um suposto direito da acessibilidade física (rejeição à disciplinamento de uso)

5. Plano de Mobilidade Urbana: elementos estruturadores

- Materializa o discurso da política de mobilidade urbana local
- Normalmente direcionado para responder “O quê fazer”, sem discutir “Por quê fazer”.
- Desafio político: planejar para quê?
- Quais os objetivos da política de mobilidade urbana?
- Deve-se discutir os objetivos políticos com a sociedade, a partir de sua participação no processo de elaboração e implantação do plano
- Planos devem ser transformadores da realidade e não de promoção da melhoria do modelo atual, centrado no transporte individual: reversão do atual modelo de mobilidade urbana
- Considerar Mobilidade Urbana como resultado de política pública

5. Plano de Mobilidade Urbana: elementos estruturadores

Princípios:

- equiparação de oportunidades,
- democratização do espaço público,
- equidade,
- inclusão social,
- materialização do “Direito à cidade”,
- integração entre o uso do espaço público e a circulação urbana,
- promoção do acesso às oportunidades que a cidade oferece,
- melhoria da qualidade do ar e redução de emissões de GEE
- construção de cidades sustentáveis

5. Plano de Mobilidade Urbana: elementos estruturadores

- 1. Foco na divisão modal:** estabelecer metas de participação do transporte público e não motorizado na matriz de deslocamentos
- 2. Estabelecimento de metas ambientais:** redução no consumo de energia, emissão de poluentes locais (melhoria da qualidade do ar) e gases de efeito estufa: oportunidade de articular as Políticas Nacionais de Mobilidade Urbana e Mudança Climática e demais políticas ambientais
- 3. Desenho de Rede Integrada de Mobilidade Urbana:** composta por modos coletivos e meios não motorizados de transporte, identificação e priorização da infraestrutura necessária e definição dos modos de transporte coletivo adequados à demanda dos eixos de transporte. Promover a integração física e tarifária dos serviços
- 4. Retirada dos ônibus do congestionamento** provocado pelo excesso de automóveis transitando nas vias públicas (medidas de curto prazo: corredores e faixas exclusivas)

5. Plano de Mobilidade Urbana: elementos estruturadores

5. Gestão da Demanda de viagens: utilização de um conjunto de instrumentos regulatórios, econômicos e tecnológicos para aumentar a oferta de transporte coletivo de qualidade e desestimular o uso do transporte individual motorizado

6. Estruturação da Gestão da Mobilidade: envolver as esferas de governo que têm redes de transportes que se relacionam (por meio da Lei de Consórcios Públicos), promover programa de capacitação técnica, regulação de transporte coletivo.

7. Controle social sobre a implantação da política de mobilidade, por meio da disponibilização de informações e estruturação de canais efetivos de participação da sociedade

8. Modelo de financiamento: identificar as fontes de financiamento e custeio do sistema de mobilidade urbana, aplicando-se os instrumentos existentes (Lei de Concessões, instrumentos do Estatuto da Cidade e Leis de PPPs)

5. Plano de Mobilidade Urbana: elementos estruturadores

9. Metodologia de avaliação da política de mobilidade: possibilitar comparações e registro de avanços, ser auto aplicável pelos municípios e compreensível pela população. Indicadores sobre a implantação do Plano e seus resultados

10. Estabelecimento de prazos exequíveis para a implantação dos projetos e formas de controlar e mensurar os avanços

11. Incorporação de metas de segurança, por meio da redução de vítimas, especialmente das mais vulneráveis, como idosos e crianças

12. Articulação com o planejamento urbano: incorporação dos princípios de *Transit Oriented Development* (TOD), *Public Transport Planning* (PTP) e *People Oriented Development* (POD) no planejamento das cidades

6. Plano de Mobilidade Urbana: sugestões para o GF

1. Estabelecer orientação sobre os requisitos mínimos para os Planos de Mobilidade Urbana
2. Associar o acesso às fontes de financiamento ao atendimento de requisitos mínimos nos planos municipais de mobilidade urbana
3. Estabelecimento de uma metodologia de avaliação quantitativa e qualitativa da política de mobilidade desenvolvida pelas três esferas de governo, permitindo sua revisão
4. Retomada, pela SeMob, das ações de desenvolvimento institucional associadas ao planejamento da mobilidade

6. Plano de Mobilidade Urbana: sugestões para o GF

5. Promover articulação das fontes de financiamento de infraestrutura, veículos de transporte coletivo e fonte energética
6. Desenvolver política energética para estimular o uso de fontes de energia substitutas do óleo diesel nos sistemas de transporte coletivo por ônibus
7. A implantação de sistema de informações sobre planos de mobilidade, projetos de infraestrutura e tecnologia de transportes (veículos/combustíveis) em implementação / operação no Brasil

Obrigado.

Renato Boareto
boareto@energiaeambiente.org.br