



instituto de energia
e meio ambiente™

A ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE URBANA

RENATO BOARETO
15 de outubro de 2013



instituto de energia
e meio ambiente™

O Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA) é uma organização da sociedade civil dedicada à melhoria da mobilidade urbana, qualidade do ar e a redução de emissões poluentes e de gases de efeito estufa dos setores de transporte e energia. Sua atuação é baseada no apoio à elaboração e implementação de políticas públicas.



Estrutura da Apresentação

- 1. Estrutura federativa do Brasil**
- 2. Características do momento atual no Brasil**
- 3. Gestão Ambiental na Mobilidade Urbana**
- 4. A Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/12)**
- 5. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana**
- 6. Desafios para a elaboração dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana**
- 7. Metodologia ASI+C**
- 8. Plano de Mobilidade Urbana: elementos estruturadores**
- 9. Plano de Mobilidade Urbana: proposta de agenda para o Governo Federal**

1. Estrutura Federativa do Brasil

Governo Federal

- Estabelece as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana
- Apoia implantação de projetos de infraestrutura por meio de repasses de recursos, financiamento ou avalisa empréstimos internacionais
- Gerencia o transporte interestadual e internacional de passageiros

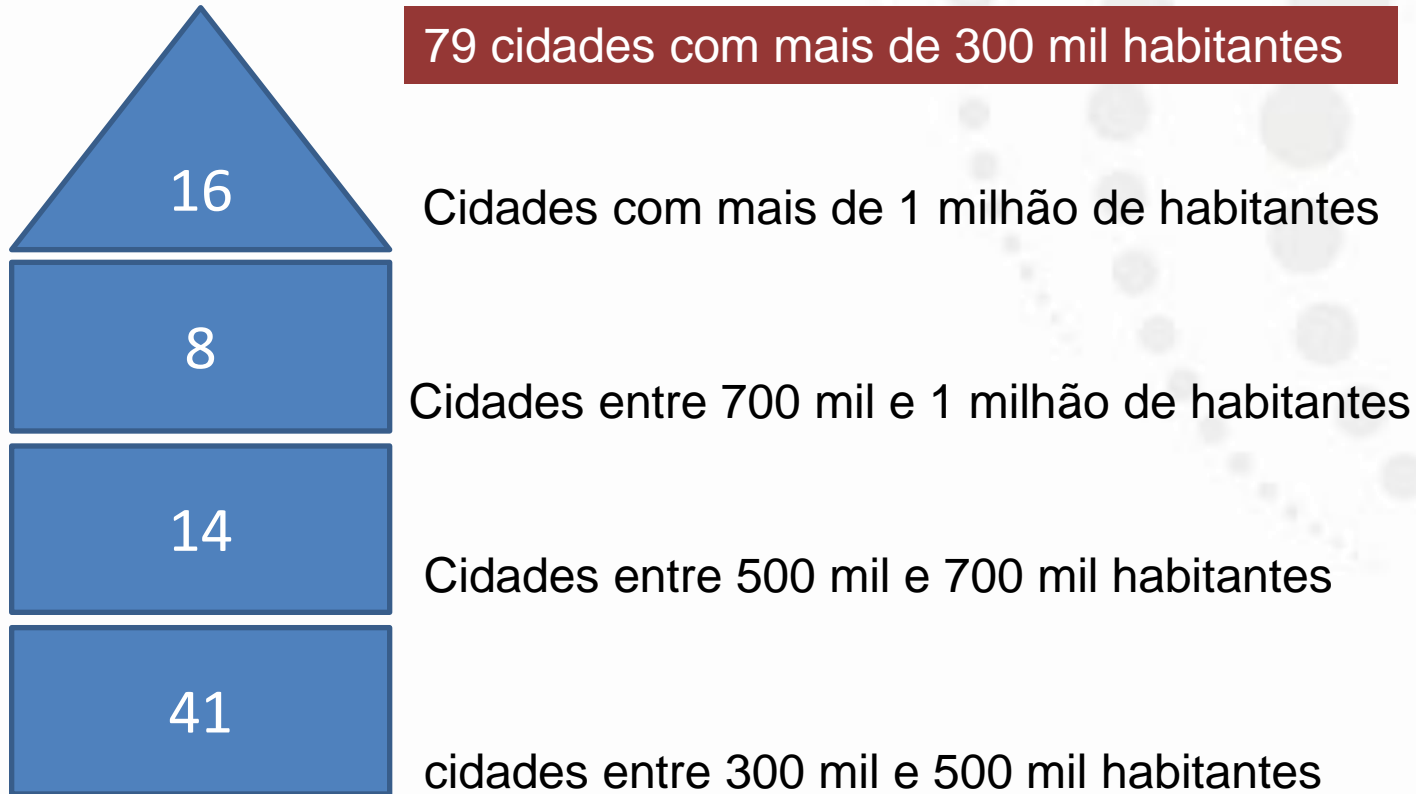
Governo Estadual - 27

- Estabelece as Diretrizes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana
- Implanta projetos, principalmente nas capitais
- Define modo de transporte, em acordo com os governos municipais
- Gerencia o transporte intermunicipal

Governo Municipal - 5563

- Planeja e gerencia a mobilidade urbana
- Planeja e gerencia o transporte público
- Define a rede de transporte público e os modos de transporte coletivo adequados à demanda (BRT, VLT, Metrô)
- Implanta projetos com recursos próprios ou repassados pelo governo estadual ou federal

Principais cidades brasileiras



Diferenças envolvem porte populacional, renda média, taxa de motorização e características dos sistemas de transporte público

2. Características do momento atual

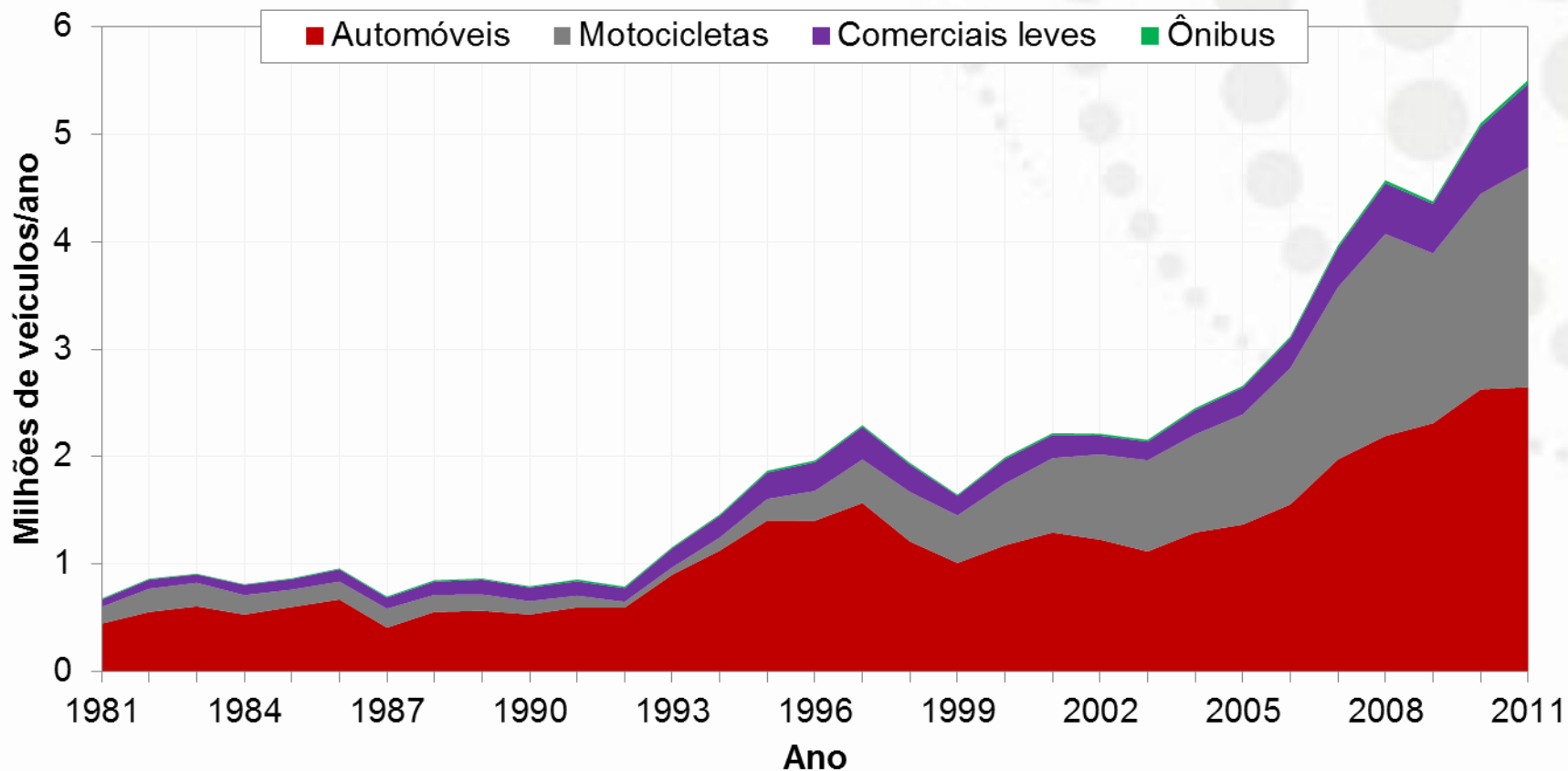
- **Crescimento da taxa de motorização e intensidade de uso do automóvel (VKT)** em decorrência do aumento da renda, facilidade de crédito e redução de preço dos veículos
- **Maior ciclo de investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana**, desde a década de 1980: Projetos da Copa, PAC Grandes Cidades, 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
- **Capacitação insuficiente em vários municípios** para a formulação de políticas e elaboração e implementação de Planos/projetos de mobilidade urbana.

2. Características do momento atual

- **Inexperiência/desarticulação das ONGs** para atuarem em temas ambientais urbanos, especialmente mobilidade urbana e mudanças climáticas
- **Perda de velocidade operacional, atratividade e aumento de custos** do transporte coletivo por ônibus, causados pelos congestionamentos
- **Aumento da tarifa do transporte coletivo**, causado por motivos estruturados, que exige ações imediatas, de médio e longo prazos

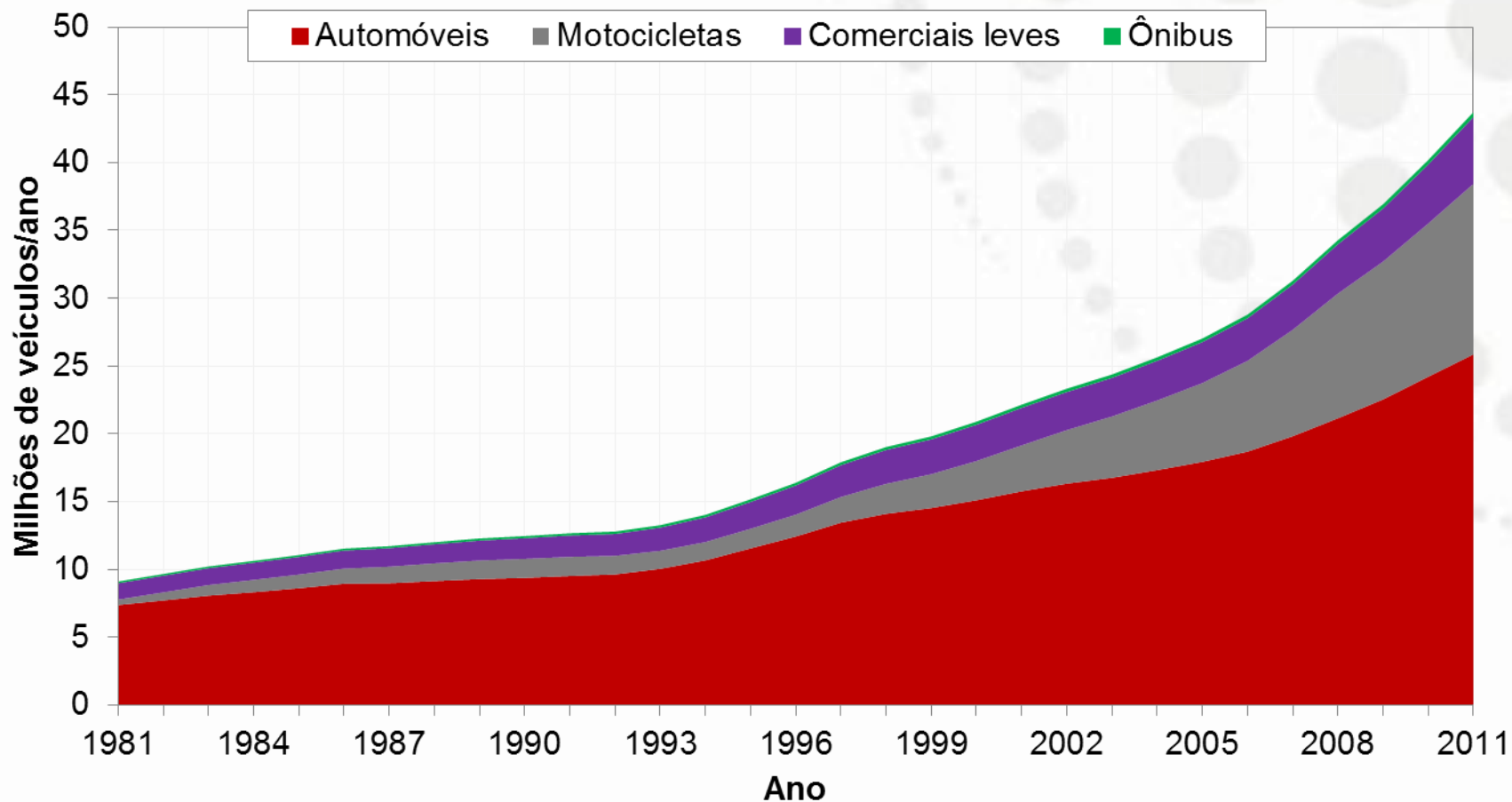
Evolução da venda de veículos

Evolução das vendas de veículos novos no transporte rodoviário de passageiros



Evolução da frota no Brasil

Evolução da frota de veículos no transporte rodoviário de passageiros



Efeitos do atual modelo de mobilidade urbana:

Gera efeitos negativos para a sociedade

- Apartheid motorizado (inacessibilidade para quem não tem carro)
- Poluição de efeito local e regional (qualidade do ar)
- Emissão de Gases de Efeito Estufa
- Aumento no consumo de energia
- Acidentes e vítimas
- Resíduos
- Congestionamentos
- Intrusão urbana

3. Gestão Ambiental na Mobilidade Urbana

Abordagem tradicional

Foco no veículo

- Eficiência energética aplicada aos veículos
- Limite de emissões mais restritivos
- Desenvolvimento de novos materiais na fabricação

Foco na fonte energética para o veículo individual

- Combustíveis fósseis mais limpos
- Desenvolvimento de biocombustíveis
- Veículos híbridos
- Veículos elétricos

Gestão do Trânsito: foco na fluidez e segurança do veículo individual

- Obras viárias
- Uso de tecnologia

Predominam soluções individuais. São importantes, mas insuficientes

Há risco de promoção do Eco-congestionamento ou Congestionamento Verde

Solução também deve ser implementada por meio da política de mobilidade

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

Lei 12.587/12

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

5. 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 devem focar o não motorizado

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

Elaboração será condição para cidades acessarem recursos do Governo Federal

Relação do Plano com a Qualidade do Ar e a Política Nacional de Mudanças Climáticas

Mudança Climática

Lei da Política Nacional sobre Mudança do Clima (12.187/2009): Decreto nº 7.390 de 9/09/10 estabeleceu obrigatoriedade de elaboração de “Planos Setoriais de Mitigação e de Adaptação às Mudanças Climáticas”.

Versão final do Plano Setorial de Transporte e da Mobilidade Urbana para Mitigação das Mudanças Climáticas – PSTM previsto para novembro 2012

Recomendações do Plano:

- Elaboração de Estratégia para mudança de matriz energética do transporte público
- Elaboração e implantação dos Planos de Mobilidade Urbana

Qualidade do Ar

- Oportunidade de estabelecer o plano de mobilidade como estratégia de promoção da melhoria da qualidade do ar, principalmente nas regiões metropolitanas, ampliando as alternativas de atuação das agências estaduais de meio ambiente

Lei da Política Nacional sobre Mudança do Clima (12.187/2009)

- **Elaboração de Estratégia para mudança de matriz energética do transporte público**

“caso os esforços governamentais para promover combustíveis renováveis e, mais recentemente, eficiência energética, continuem orientados exclusivamente para o transporte individual, o transporte público movido a diesel (ônibus) poderá experimentar uma crescente perda de competitividade ambiental frente ao transporte motorizado individual, quando se considera a emissão de CO₂”

- **Elaboração e implantação dos Planos de Mobilidade Urbana**

“a relação de nexos causal entre as duas políticas nacionais significará o completo atendimento ao disposto nesse caput do artigo 11 quando da elaboração dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana – PMUs, que deverão estar orientados pela estratégia de “mitigação e de adaptação às mudanças climáticas visando à consolidação de uma economia de baixo consumo de carbono (...) no transporte público urbano”, conforme exigido no parágrafo único do mesmo artigo 11 da Lei nº 12.187/2009.

6. 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

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

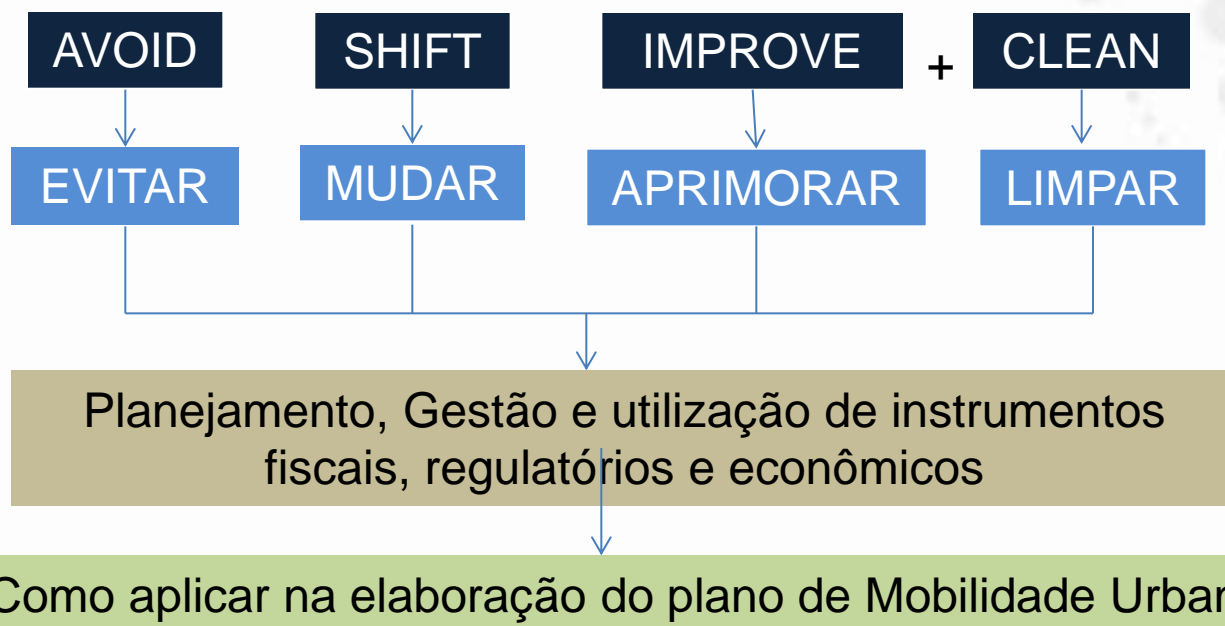
- O discurso unânime entre os governantes, de prioridade para o transporte público, na maioria dos casos não é materializado em projetos. Obras viárias são renomeadas como obras de mobilidade urbana
- As soluções apresentadas para o transporte coletivo geralmente são de investimentos elevados, deslocadas 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.

6. 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”.
- Há associação do direito de propriedade e uso indiscriminado do carro a um suposto direito da acessibilidade física e conseqüente rejeição à disciplinamento de uso

7. Metodologia ASI+C

Estratégia conhecida internacionalmente para orientar o planejamento



8. Plano de Mobilidade Urbana: elementos estruturadores

Orientação do Planejamento

- Desafio político: planejar para quê?
- Quais os objetivos da política de mobilidade urbana?
- Normalmente o planejamento é direcionado para responder “O quê fazer”, sem discutir “Por quê fazer”.
- Deve-se discutir os objetivos políticos com a sociedade, a partir de sua participação no processo de elaboração e implantação do plano: pactuação
- 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

8. Plano de Mobilidade Urbana: elementos estruturadores

Princípios que devem orientar a elaboração do Plano:

- 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 gases de efeito estufa
- construção de cidades sustentáveis

8. Plano de Mobilidade Urbana: elementos estruturadores

Objetivo do Plano:

Promover o acesso amplo e democrático às oportunidades que a cidade oferece, por meio do aumento da participação do transporte público e do transporte não motorizado no conjunto de deslocamentos da população, contribuindo para a redução do consumo de energia e da emissão de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa do sistema de mobilidade urbana

8. Plano de Mobilidade Urbana: Requisitos mínimos do Plano

São itens estruturadores que devem estar presentes no Plano, possibilitando que as cidades implementem as diretrizes estabelecidas na LPNMU, por meio de um conjunto de projetos de infraestrutura, do desenvolvimento de ações de gestão de viagens, controle social e avaliação da política de mobilidade

O foco é “Como fazer”

Podem ser divididos em:

- Requisitos mínimos de processo de elaboração
- Requisitos mínimos de conteúdo

Os requisitos mínimos devem ser instituídos formalmente por meio de Portaria do Ministério das Cidades como orientação para os municípios



8. Plano de Mobilidade Urbana: Requisitos mínimos do Plano

Processo de elaboração do Plano

É a oportunidade de fomentar na sociedade a discussão sobre a mobilidade urbana, seus efeitos negativos e obter compromissos com a implantação de medidas pró transporte público e não motorizado no curto prazo, por parte das administrações municipais e da população.

O processo não é apenas técnico mas, sobretudo, político



instituto de energia
e meio ambiente™

Obrigado.

Renato Boareto

boareto@energiaeambiente.org.br

Instituto de Energia e Meio Ambiente

www.energiaeambiente.org.br

Rua Ferreira de Araújo, 202 · 10º and. · cj.101

05428-000 · Pinheiros · São Paulo · SP · Brasil

Tel 55 11 3476 2850 · Fax 55 11 3476 2853