

MOBILIDADE URBANA



O que é Mobilidade Urbana?

Mobilidade Urbana é um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes propostas dadas por indivíduo e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não motorizados e motorizados (Caderno Política Nacional de Mobilidade Urbana, Ministério das Cidades).

Uma política de mobilidade urbana que respeite princípios universais e de benefícios à maioria da população tem seus resultados traduzidos em um maior dinamismo urbano, numa maior e melhor circulação de pessoas, bens e mercadorias.

As noções de Mobilidade Urbana e de desenvolvimento urbano, assim definido, permitem superar visões arraigadas no urbanismo brasileiro que, historicamente, privilegiou a fluidez do trânsito para os automóveis.

Situação da mobilidade na atualidade

As cidades brasileiras vivem um momento de crise da mobilidade urbana, que exige uma mudança de paradigma, talvez de forma mais radical do que outras políticas setoriais.

Trata-se de reverter o atual modelo de mobilidade, integrando-a aos instrumentos de gestão urbanística, subordinando-se aos princípios da sustentabilidade ambiental e voltando-se decisivamente para a inclusão social.

O novo conceito (mobilidade urbana) é em si uma novidade, um avanço na maneira tradicional de tratar, isoladamente, o trânsito, o planejamento e a regulação do transporte coletivo, a logística de distribuição das mercadorias, a construção da infra-estrutura viária, das calçadas e assim por diante. Em seu lugar, deve-se adotar uma visão sistêmica sobre toda a movimentação de bens e de pessoas, envolvendo todos os modos e todos os elementos que produzem as necessidades destes deslocamentos. Sob esta ótica, também para a elaboração dos planos de mobilidade, foram definidos dez princípios para o planejamento da mobilidade, considerando também sua relação com o planejamento urbano:

Os 10 princípios para o planejamento da mobilidade

1 – Diminuir a necessidade de viagens motorizadas, posicionando melhor os equipamentos sociais, descentralizando os serviços públicos, ocupando os vazios urbanos, favorecendo a multi-centralidade, como formas de aproximar as oportunidades de trabalho e a oferta de serviços dos locais de moradia.

2 – Repensar o desenho urbano, planejando o sistema viário como suporte da política de mobilidade, com prioridade para a segurança e a qualidade de vida dos moradores em detrimento da fluidez do tráfego de veículos.

Os 10 princípios para o planejamento da mobilidade

3 – Repensar a circulação de veículos priorizando os meios não motorizados e de transporte coletivo nos planos e projetos em lugar de histórica predominância dos automóveis – considerando que a maioria das pessoas utiliza estes modos para seus deslocamentos e não o transporte individual. A cidade não pode ser pensada como, se um dia, todas as pessoas fossem ter um automóvel.

4 – Desenvolver os meios não motorizados de transporte passando a valorizar a bicicleta como um meio de transporte importante, integrando-a com os modos de transporte coletivo.

5 – Reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres, valorizando o caminhar como um modo de transporte para a realização de viagens curtas e incorporando definitivamente a calçada como parte da via pública, com tratamento específico.

Os 10 princípios para o planejamento da mobilidade

6 – Reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana, uma vez que toda viagem motorizada que usa combustível, produz poluição sonora, atmosférica e resíduos.

7 – Propiciar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, permitindo o acesso dessas pessoas à cidade e aos serviços urbanos.

8 – Priorizar o transporte público coletivo no sistema viário, racionalizando os sistemas, ampliando sua participação na distribuição das viagens e reduzindo seus cursos, bem como desestimular o uso do transporte individual.

9 – Promover a integração dos diversos modos de transporte, considerando a demanda, as características da cidade e a redução das externalidades negativas do sistema de mobilidade.

10 – Estruturar a gestão local, fortalecendo o papel regulador dos órgãos públicos gestores dos serviços de transporte público e de trânsito.

LEI DA MOBILIDADE URBANA HISTÓRICO

- **Constituição Federal (arts. 21, XX e 182 – 1988**
- **PL de 1994 – Política de Transporte Urbano**
- **Lei 9503 – Código de Trânsito Brasileiro – 1997/1998**
- **Lei 10.257 – Estatuto da Cidades – 2001**
- **Ministério das Cidades - 2003**
- **PLs lançados e arquivados**
- **PL 694/1995 PL 1687/2007 – Mobilidade**
- **LEI 12597- 3-1-2012 – Lei da Mobilidade Urbana**

PRINCÍPIOS

- **Acessibilidade universal.**
- **Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público.**
- **Da eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano.**
- **De gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política.**
- **Da segurança nos deslocamento das pessoas.**
- **Da justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços.**
- **Da equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.**
- **Da eficiência, eficácia e efetividade na circulação**

DIRETRIZES

- **A integração entre a política de desenvolvimento urbano e as respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo.**
- **A prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados.**
- **A prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.**
- **A integração entre os modos e serviços de transporte urbano.**
- **O incentivo ao desenvolvimento científico e tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.**

OBJETIVOS

- **A redução das desigualdades e a promoção da inclusão social**
- **A promoção do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais**
- **Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade**
- **A promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades**
- **Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.**

REGULAÇÃO ECONÔMICA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO

- Promoção da equidade no acesso aos serviços.**
- Melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços**
- Contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços.**
- Simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade no processo de revisão**

REGULAÇÃO ECONÔMICA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO

- Modicidade da tarifa para o usuário**
- Integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos**
- Estabelecimento e publicidade dos parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços**
- Divulgação dos impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas.**
- Operador poderá estabelecer descontos na tarifa (tarifa sazonal)**

REGULAÇÃO ECONÔMICA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO

- Regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão deverão ser estabelecidos no edital de licitação**
- Tarifa de Remuneração = Preço cobrado do usuário + Receita oriunda de outras fontes de custeio = reais custos dos serviços prestados, além da remuneração do prestador.**
- Eventuais déficits decorrentes de subsídio deverão ser cobertos por receitas extra tarifárias, alternativas, orçamento, subsídios cruzados.**

REGULAÇÃO ECONÔMICA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO

Incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário.

• Incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

• O edital de licitação deverá estabelecer metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle

• Qualquer subsídio deverá ser estabelecido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando a fonte.

DIREITOS FUNDAMENTAIS DOS USUÁRIOS

- **Receber o serviço adequado.**
- **Participar do planejamento, fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana.**
- **Ser informado nos pontos de embarque, de forma gratuita e acessível: horários; itinerários, tarifas, integração intermodais, etc.**
- **Ser informados dos seus direitos e responsabilidades**
- **Ser informados dos direitos e obrigações do operador.**
- **Ser informado dos padrões de qualidade e quantidade dos serviços ofertados.**

PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL

- Órgãos colegiados com participação de representantes do Poder Executivo, sociedade civil e dos operadores dos serviços**
- Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana**
- Audiências e consultas públicas.**
- Procedimentos sistemáticos de comunicação e avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.**

ATRIBUIÇÕES

União:

- **Política da Mobilidade Urbana**
- **Fomento a projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidades,**
- **Assistência técnica financeira.**

ATRIBUIÇÕES

Estados

- **Prestar serviços de transporte coletivo de caráter intermunicipal**
- **Propor política tributária específica e de incentivos à implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.**
- **Garantir apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um município.**

Observação: Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído CONSÓRCIO PÚBLICO ou CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO.

ATRIBUIÇÕES

Municípios

- **Planejamento, gestão e avaliação da Política de Mobilidade Urbana**
- **Prestar, direta ou indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público urbano de caráter essencial.**
- **Capacitar pessoas e desenvolver instituições vinculadas à Política de Mobilidade Urbana.**

PLANO DE MOBILIDADE URBANA (cidade > 20 mil hab)

- **Serviços de transporte público coletivo.**
- **Infra estruturas do sistema de mobilidade urbana.**
- **Acessibilidade das pessoas com deficiência.**
- **Integração dos modos de transporte.**
- **Disciplinamento do transporte de carga.**

PLANO DE MOBILIDADE URBANA (cidade >20 mil hab)

- **Polos geradores de viagem.**
 - **Estacionamentos públicos e privados, gratuitos e onerosos.**
 - **Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.**
 - **Mecanismos e instrumentos de financiamento do T.C.**
 - **Sistemática de avaliação, revisão e atualização do Plano (mínimo a cada 10 anos)**
- Obs: prazo para elaboração do Plano = 3 anos.**
- Penalidade: não receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.**

INSTRUMENTOS DE APOIO

O Poder Executivo da União, Estados, Distrito Federal e Municípios:

Farão constar nos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Os Principais Desafios de uma Política de Mobilidade Urbana

O transporte é a infra-estrutura com maior potencial para direcionar o desenvolvimento urbano. O transporte exerce uma função importante na conformação de uma cidade. O planejamento do transporte deve se um processo contínuo, não pode encerrar na formulação de um plano.

A ascensão econômica dos diferentes extratos da população demanda uma oferta diferenciada de imóveis. Novos imóveis, sejam eles residenciais, comerciais ou para serviços, ou mesmo mistos, surgem em praticamente todos os bairros.

Os deslocamentos que antes eram feitos através de linhas radiais, onde residiam e trabalhavam nossos habitantes, agora se dão em múltiplas direções. Assim, multiplicam-se as origens e os destinos das viagens, cresce a demanda pelo transporte privado e cai a demanda pelo transporte coletivo.

Os principais desafios

- Consolidar e regularizar os centros, áreas já ocupadas e as parcelas informais da cidade, promovendo maior aproveitamento da infra-estrutura já instalada, E aliviando a pressão por novas ocupações periféricas. E aliviando a pressão por novas ocupações periféricas.
- Ter planejamento e gestão sobre o crescimento das cidades, de modo que se oriente a ampliação da mancha urbana do ponto de vista do interesse público.
- Controlar a implantação de novos empreendimentos públicos e privados, condicionando-os a internalizar e minimizar os impactos sobre o ambiente urbano, trânsito e transporte.

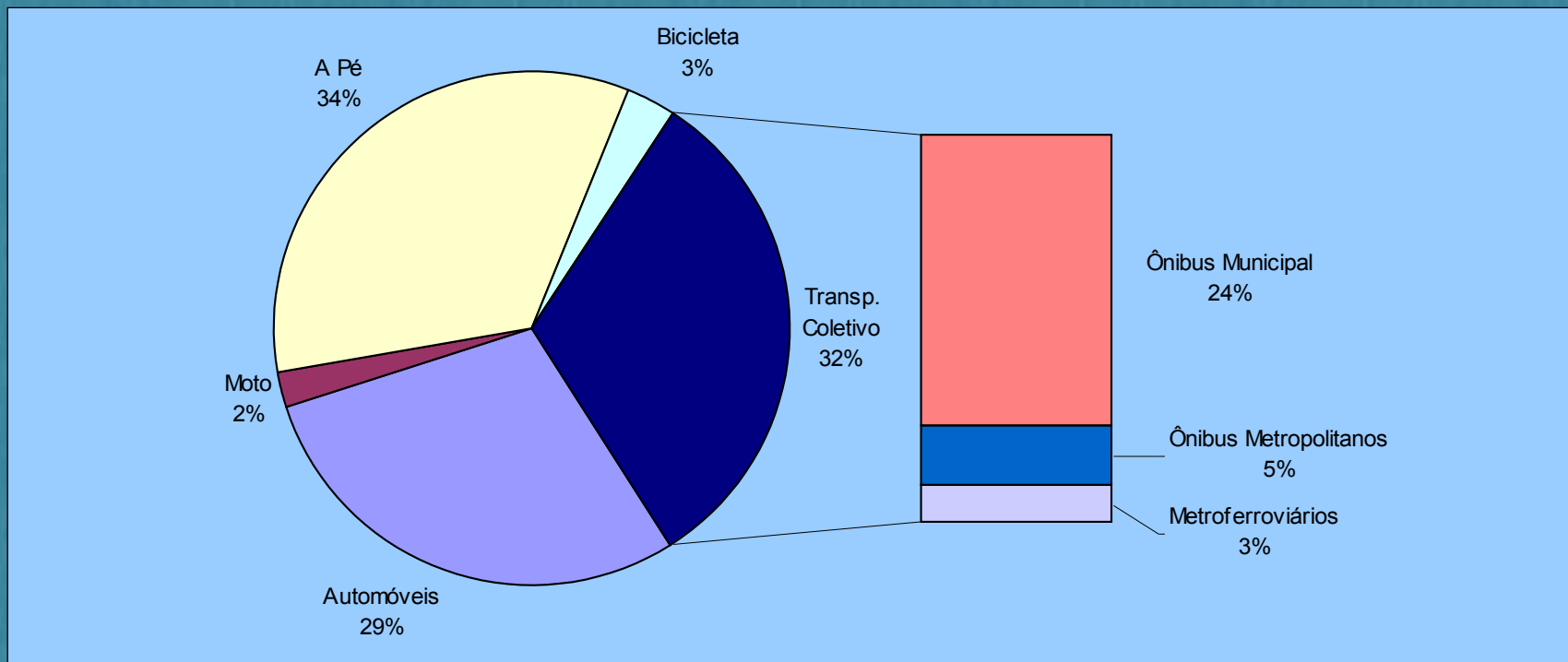
Os principais desafios

- Garantir o uso público do espaço urbano priorizando o pedestre, solucionando os conflitos existentes entre a circulação a pé e o trânsito de veículos.
- Implantar obras e adequações viárias para priorização dos modos de transporte não motorizados e coletivos.
- São diversas as situações que evidenciam a necessidade de se ter uma visão diferenciada sobre a mobilidade urbana.
- O crescimento da frota de veículos particulares e facilidade de sua aquisição.

Os principais desafios

- A elevação da renda de alguns segmentos com uma ampliação de viagens por habitantes nos veículos particulares.
- A mudança na localização, nos horários e procedimentos de trabalho em níveis urbano e rural.
- O aumento do desemprego e ocupações informais.
- A falta de priorização do transporte público, tanto em qualidade quanto em quantidade.
- A disseminação do transporte clandestino e alternativo
- O crescimento implacável dos moto-taxis.

Divisão modal (modo principal)



Projeção da evolução da distribuição das cidades por faixas de população

POPULAÇÃO	2000	2005	2015	CRESCIMENTO
Entre 60 e 100 mil habitantes	213	223	241	13,15%
Entre 100 e 250 mil habitantes	140	156	206	47,14%
Entre 250 e 500 mil habitantes	53	63	81	52,83%
Entre 500 mil e 1 milhão de habitantes	18	21	33	83,33%
Acima de 1 milhão de habitantes	13	14	18	38,46%
Total (acima de 60 mil habitantes)	437	477	579	32,49%

Fonte: IBGE – Estimativa 2006 e DENATRAN - 2007

Municipalização do Trânsito por Categoria de Cidades

POPULAÇÃO URBANA	MUNICÍPIOS	MUNICIPALIZADOS	%
Menos de 20 mil habitantes	3972	214	5,38 %
Entre 20 e 60 mil habitantes	1115	224	20,08 %
Entre 60 e 100 mil habitantes	222	153	68,91 %
Entre 100 e 250 mil habitantes	156	137	87,82 %
Entre 250 e 500 mil habitantes	62	62	100,00 %
Entre 500 mil e 1 milhão de habitantes	22	22	100,00 %
Acima de 1 milhão habitantes	14	14	100,00 %
Total (acima de 60 mil habitantes)	5.563	826	14,84%

Fonte: IBGE – Estimativa 2006 e DENATRAN - 2007

Trânsito e Saúde

- Em 2004 a OMS dedica o **Dia Mundial da Saúde** à prevenção à morbimortalidade no trânsito.
- Publicação do **Relatório Mundial Sobre Prevenção de Lesões no Trânsito**;
 - Seção plenária inédita na ONU para tratar o tema;
 - Resolução da Assembleia Geral conclamando os países membros a assumirem posições enérgicas.



Naciones Unidas

A/RES/60/5



Asamblea General

Distr. general
1º de diciembre de 2005

Sexagésimo período de sesiones
Tema 60 del programa

Resolución aprobada por la Asamblea General

[sin remisión previa a una Comisión Principal (A/60/L.8 y Add.1)]

60/5. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

La Asamblea General,

Recordando sus resoluciones 57/309, de 22 de mayo de 2003, 58/9, de 5 de noviembre de 2003, y 58/289, de 14 de abril de 2004, relativas al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo,

Habiendo examinado el informe del Secretario General sobre la crisis de seguridad vial en el mundo¹,

Encomendando a la Organización Mundial de la Salud por su función en el cumplimiento del mandato que le confirió la Asamblea General en su resolución 58/289 de coordinar las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas, cooperando estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones Unidas,

Encomendando también a las comisiones regionales de las Naciones Unidas y sus órganos subsidiarios por haber acelerado o ampliado sus actividades en materia de seguridad vial en respuesta a las resoluciones antes mencionadas y al informe del Secretario General,

Observando con satisfacción los avances logrados por el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial descritos en el informe del Secretario General² y las iniciativas en materia de seguridad vial emprendidas por los organismos de las Naciones Unidas y los asociados internacionales pertinentes,

Subrayando la importancia que tiene para los Estados Miembros seguir utilizando el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito como marco de las medidas en materia de seguridad vial y aplicar sus recomendaciones, prestando especial atención a los cinco factores de riesgo establecidos, a saber: la no utilización de cinturones de seguridad y dispositivos

¹ A/60/181 y Corr.1.

² *Ibid.*, párr. 32.

Relatório da OMS

Intervenções e recomendações:

- Políticas de transporte e uso do espaço;
- Rede viária;
- Segurança veicular;
- Fiscalização;
- Atendimento às vítimas.



Principais Fatores de Risco: álcool e direção, excesso de velocidade, não uso de cinto de segurança, não uso do capacete, não uso de equipamento de contenção de crianças (“cadeirinhas”) e desenho das vias e infra-estrutura.

SITUAÇÃO NO BRASIL

**PERFIL DE MORBIMORTALIDADE:
LESÕES E MORTES PROVOCADAS
PELO TRÂNSITO**

Principais causas de morte segundo faixa etária. Brasil, 2008*

Faixa etária (anos)											
	<1	1-4	5-9	10-14	15-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60+	Total
1ª	Afeções Perinatais 25.637	Causas Externas 1.578	Causas Externas 1.528	Causas Externas 2.431	Causas Externas 13.595	Causas Externas 37.306	Causas Externas 24.057	DAC 20.641	DAC 40.436	DAC 241.607	DAC 314.506
2ª	Anomalia Congênita 7.973	DAR 1.162	Neoplasia 669	Neoplasia 681	Neoplasia 899	DIP 2.822	DAC 7.016	Causas Externas 17.816	Neoplasia 30.047	Neoplasia 108.857	Neoplasia 166.317
3ª	DAR 2.363	DIP 1.003	Sistema Nervoso 436	Sistema Nervoso 483	DAC 659	Neoplasia 2.665	DIP 5.832	Neoplasia 15.924	Causas Externas 11.865	DAR 81.926	Causas Externas 133.644
4ª	DIP 2.317	Anomalia Congênita 732	DIP 424	DIP 342	Sistema Nervoso 515	DAC 2.590	Neoplasia 5.778	Aparelho Digestivo 8.085	Aparelho Digestivo 10.168	Endócrina 48.740	DAR 104.459
5ª	Causas Externas 992	Sistema Nervoso 709	DAR 350	DAR 328	DIP 489	DAR 1.526	Aparelho Digestivo 3.816	DIP 7.249	DAR 8.765	Aparelho Digestivo 20.457	Endócrina 63.742
6ª	Doenças do Aparelho Digestivo SIM/SVS/MS 641	Doenças do Aparelho Circulatório *Dados preliminares Congênita 581	Anomalia Congênita 218	DAR-Doenças do Aparelho Digestivo DAC 315	DAR-Doenças do Aparelho Respiratório DAC 488	Aparelho Digestivo 1.194	DIP-Doenças Infecciosas e Parasitárias DAR 2.451	DAR-Doenças Infecciosas e Parasitárias DAR 4.894	Endócrina 8.068	Causas Externas 20.303	Aparelho Digestivo 54.826

Principais causas externas de morte segundo faixa etária. Brasil, 2008*

	Faixa etária (anos)										Total
	<1	1-4	5-9	10-14	15-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60+	
1ª	Asfixia 561	Submersão 484	AT 645	AT 789	Homicídio 7.338	Homicídio 19.354	Homicídio 10.339	AT 5.706	AT 4.163	AT 5.344	Homicídio 48.610
2ª	AT 103	AT 415	Submersão 362	Homicídio 603	AT 3.257	AT 10.066	AT 6.842	Homicídio 5.398	Homicídio 2.601	Quedas 5.142	AT 37.585
3ª	Homicídio 60	Asfixia 107	Homicídio 110	Submersão 458	Submersão 711	Suicídio 2.187	Suicídio 1.858	Suicídio 1.750	Suicídio 1.202	Homicídio 1.704	Suicídio 9.090
4ª	Quedas 42	Homicídio 79	Quedas 66	Suicídio 96	Suicídio 615	Submersão 1.030	Submersão 863	Quedas 946	Quedas 953	Suicídio 1.348	Quedas 8.365
5ª	Submersão 28	Quedas 71	Asfixia 44	Quedas 67	Quedas 97	Quedas 332	Quedas 635	Submersão 729	Submersão 446	Asfixia 835	Submersão 5.564
6ª	Suicídio 0	Suicídio 0	Suicídio 8	Asfixia 27	Asfixia 39	Asfixia 110	Asfixia 119	Asfixia 165	Asfixia 164	Submersão 373	Asfixia 2.186

AT-Acidentes de Transporte

Fonte: SIM/SVS/MS *Dados preliminares.

Óbitos por Acidente de Trânsito - Brasil, 2000 a 2008*

Ano	Óbitos
2000	28.995
2001	30.524
2002	32.753
2003	33.139
2004	35.105
2005	35.994
2006	36.367
2007	37.407
2008*	36.666

Fonte: SIM/SVS/MS

* Ano de 2008: Dados preliminares

A Mobilidade Urbana e a Questão Metropolitana



Superlotação em ônibus



Avenida Cruzeiro do Sul e o Metrô

Alguns dos Principais obstáculos à Organização Metropolitana

- Conflitos de competência no exercício da coordenação sobre os modos de transporte metropolitano.
- Fragilidade da organização metropolitana que passou a se constituir em uma espécie de quarta instância de poder, sem, entretanto dispor de recursos financeiros próprios nem de autonomia administrativa.
- Acirramento de conflitos de interesse pela gestão de recursos financeiros.

Alguns dos Principais obstáculos à Organização Metropolitana

- Falta de um organismo metropolitano que coordene e integre os transportes nessas regiões.
- Distribuição heterogênea da rede, com relativo excesso de oferta nas áreas mais adensadas ou mais próximas da região central e falta de atendimento adequado nas regiões periféricas, não correspondendo às necessidades e desejos de deslocamento da maior parcela da população.
- Falta de integração física e tarifária entre os participantes.

MUITO OBRIGADO!

Galba Gomes da Silva

(Presidente do Fórum Mineiro de Gerenciadores de Transportes e Trânsito)