



## A Conjuntura da Mobilidade



# QUE POLÍTICA VEM SENDO IMPLEMENTADA?

Gastos orçamentários vultosos.

Foco na **fluidez dos automóveis** em detrimento da mobilidade das pessoas.

**A fluidez sempre estará mais adiante** da conclusão da próxima intervenção viária, cada vez mais cara.



# QUAL É O CUSTO?



# BRASÍLIA ATUAL



**FÓRUM TÉCNICO**  
**MOBILIDADE URBANA**  
CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

Eng. José Carlos Xavier  
Belo Horizonte, 19 de setembro de 2013

# CULTURA PREDOMINANTE É CONTRA A SUSTENTABILIDADE

A maioria da população encontra-se confinada em **viagens cada vez mais demoradas**.

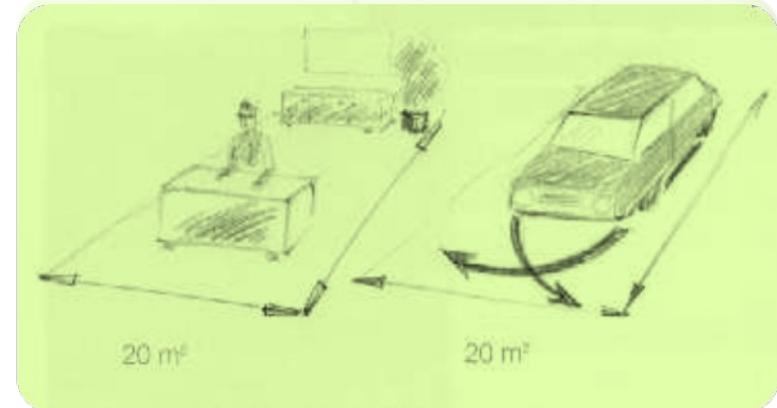
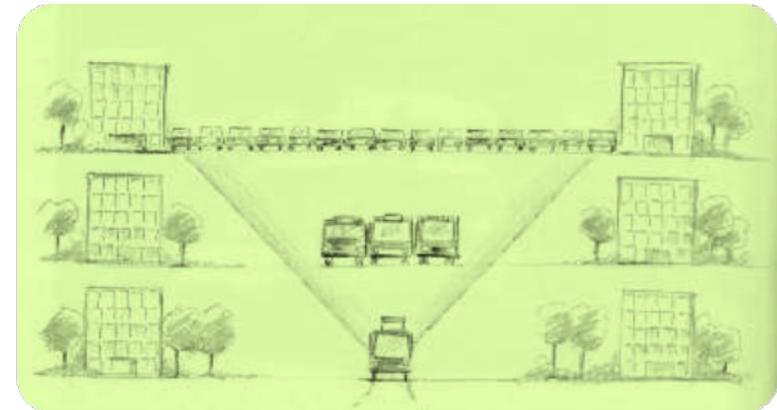
Na ausência endêmica de corredores exclusivos para o transporte coletivo, os ônibus sempre perdem a disputa por espaço para os carros.

Assim, as condições de mobilidade convertem-se em uma barreira à inclusão social e ao **direito à cidade**.



# O TRANSPORTE PÚBLICO E O USO RACIONAL DO ESPAÇO VIÁRIO

A política centrada nas soluções de trânsito para o transporte individual reforça o **modelo vigente**: cada um **pode continuar a usar** seus carros, como se os espaços viários urbanos fossem inesgotáveis.



# EFETOS DO PARADIGMA VIGENTE

- Apartheid motorizado (inaccessibilidade 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
- Deseconomias urbanas
- Intrusão urbana



# CONJUNTURA DA MOBILIDADE NO BRASIL

- Crescimento da **taxa de motorização** e intensidade de uso do automóvel em decorrência do aumento da renda, facilidade de crédito e incentivos.
- 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 estaduais e municipais; Pacto Nacional para a Mobilidade Urbana (+ 50 bilhões anunciados; em discussão, os critérios e condições e os projetos a serem apoiados); Proposta do IPEA para o Transporte Integrado Social (Pro-UNI da Mobilidade).
- 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 população superior a 20 mil habitantes
  - **capacitação insuficiente** em vários municípios para a formulação de políticas e elaboração e implementação de planos e projetos.
- Lei Federal nº 11.107 de 2005, conhecida como a Lei de Consórcios Públicos
- 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)



# PREMISSAS QUE DEVEM ORIENTAR O PACTO NACIONAL DE MOBILIDADE

- Constituir-se como instrumento de estruturação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme estabelece a Lei 12.587/2012.
- Garantir os avanços legais e institucionais observados desde a CF de 1988 (transporte público como serviço essencial, de atribuição do governo local)
- Ser federativo, considerando as diferentes atribuições legais das três esferas de governo com clara identificação do papel de cada uma neste esforço
- Ser nacional, considerando as diferentes características e capacidades das cidades (porte populacional, complexidade do sistema de transporte, frota/taxa de motorização, orçamento, estrutura de gestão existente, dentre outras)
- Contribuir para a implantação de outras políticas setoriais nacionais (ex: Política Nacional sobre Mudança do Clima (12.187/2009))
- Ser constituído de medidas de curto, médio e longo prazos
- Utilizar os R\$ 50 bi anunciados para a sua viabilização
- Ter estrutura de monitoramento de sua efetividade



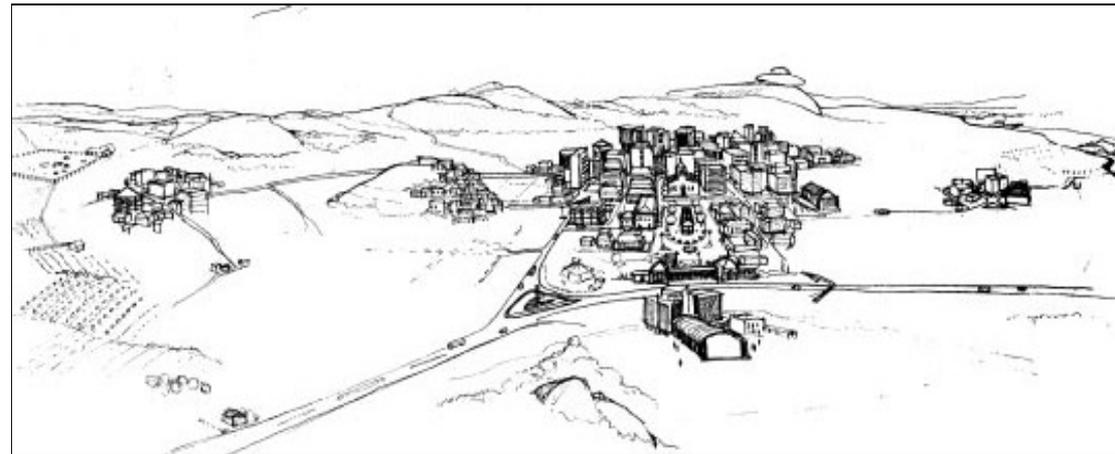
# Construção de uma Agenda de Médio Prazo para a Mobilidade Urbana Sustentável



## 1- Vinculação do planejamento da cidade ao sistema de transportes

### ● 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



## 2- Priorização do transporte público coletivo e não-motorizados, em detrimento do privado e individual motorizados



- Corredores exclusivos e preferenciais para os ônibus ( VLTS, trens e metrô onde adequados)
- Integração plena
- Redes cicloviárias
- Calçadas acessíveis, faixas-de-pedestres
- Terminais agradáveis
- Sistemas de comunicação, de informação e de controle operacional



# ESTRATÉGIAS DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL



Rua dos Carijós - BH



**FÓRUM TÉCNICO**  
**MOBILIDADE URBANA**  
CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

Eng. José Carlos Xavier  
Belo Horizonte, 19 de setembro de 2013

## 3- Medidas de racionalização ao uso do automóvel

- Imprescindíveis para a sustentabilidade da mobilidade urbana
- O uso indiscriminado do automóvel drena recursos que deveriam ser destinados ao transporte público e não permite que sejam reduzidas as deseconomias verificadas com acidentes, congestionamentos e poluição.

- Política de estacionamento rotativo
  - Restrição geográfica
  - Taxação de uso
  - Rodízio

## Principais experiências de taxaço do automóvel no mundo

**Londres - €10**

Dentro da área de pedágio - por dia - tarifa fixa

**Receita €270M/ano**

**Estocolmo - €1-2**

Para entrada e saída da área delimitada - tarifa variável

**Receita €85M/ano**

**Oslo - €1,5**

Por viagem ao interior da área - tarifa fixa diária

**Receita €130M/ano**

**Singapura - Até €2**

Cada viagem dentro do limite definido - tarifa variável

**Receita €40M/ano**



# AGENDA DE MÉDIO PRAZO PARA A MOBILIDADE URBANA

- 1. Promover a desoneração fiscal** dos insumos que compõem o custo do transporte coletivo; Benefício: redução imediata dos níveis tarifários (Governo Federal, estaduais e municipais); Deve ser acompanhada de medidas estruturadoras ou terá vida curta
- 2. Retirar os ônibus do congestionamento das vias** (Implantação de faixas e corredores exclusivos para o transporte coletivo por ônibus nas principais avenidas)
  - Contrapartida das prefeituras à desoneração fiscal do Governo Federal
  - Medida de baixo custo e rápida implantação por parte das prefeituras
  - Solução duradoura para diminuir a pressão de aumento dos custos operacionais e, conseqüentemente, da tarifa (consumo de combustíveis, manutenção)
  - Proporciona o aumento da velocidade operacional
  - Proporciona a redução do tempo de viagem para o usuário, aumento da atratividade do transporte coletivo e do IPK (índice de passageiro por Km)



# AGENDA DE MÉDIO PRAZO PARA A MOBILIDADE URBANA

## **3. Estabelecimento, pelo Governo Federal, de requisitos mínimos para os Planos de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12) e condicionar o acesso aos recursos federais a seu atendimento**

- 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 (não se basear em obras viárias)
- Devem ter metas de ampliação do transporte público e não motorizado no conjunto de viagens da população
- Contemplar a implantação de rede integrada de transporte público, aumento da sua velocidade operacional e redução tarifária (Bilhete Único)
- Identificar modos de transporte adequados à demanda de passageiros (faixas e corredores exclusivos para ônibus, BRTs VLTs, Trens e Metrô)
- Devem ser aprovados por conselhos representativos da sociedade civil (Governos Federal e Municipais)
- Instituir controle social do repasse de recursos associados ao cumprimento dos requisitos mínimos

## **4. Apoio à elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana** – Estabelecimento, pelo governo federal, de fonte de financiamento para fomentar a realização de pesquisas e a elaboração dos Planos de Mobilidade nas maiores cidades

## **5. Estabelecimento de Norma Padrão** para que os municípios e estados elaborem projetos que serão submetidos ao financiamento federal

# AGENDA DE MÉDIO PRAZO PARA A MOBILIDADE URBANA

**6. Definição**, por parte do governo federal, **de investimentos anuais em infraestrutura** para o transporte coletivo, com acesso condicionado ao atendimento da Norma Padrão de Projeto e Metas

**7. Retomada**, por parte do Governo Federal, das ações de **desenvolvimento institucional e assistência técnica** associadas ao planejamento da mobilidade e para aprimoramento de projetos de infraestrutura pré selecionados para inclusão no PAC

**8. Estabelecimento de padrão** de qualidade dos serviços e código disciplinar para as empresas operadoras (Desenvolvimento com apoio do Governo Federal e implantação pelo Governo Municipal)

**9. Constituição de um Observatório Nacional da Mobilidade Urbana**, composto por representantes da sociedade civil e especialistas. (acompanhamento da redução de tarifas, informações sobre planos de mobilidade, projetos de infraestrutura e tecnologia de transportes (veículos /combustíveis) em implementação /operação no Brasil, redução de vítimas por acidentes); **Criação de um Fórum discussão na Presidência da República** associado ao Observatório para subsidiar as decisões do Conselho Nacional das Cidades e **monitorar o Pacto.**

**10. Condicionamento** do acesso aos recursos federais ao cumprimento de **metas da Política Nacional de Mobilidade Urbana** por parte dos Estados e Municípios, que serão estabelecidas considerando-se as informações sistematizadas pelo Observatório da Mobilidade Urbana.



P a l e s t r a n t e

**Eng. Civil José Carlos Xavier\***

Fones: 62 8133 9921 e 62 3579 2130

e-mail: *jcgrafite@uol.com.br*

*\*Especialista em Planejamento de Mobilidade Urbana  
Ex-Secretário Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades e  
Ex-Presidente da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia*



**FÓRUM TÉCNICO**  
**MOBILIDADE URBANA**  
CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

Eng. José Carlos Xavier  
*Belo Horizonte, 19 de setembro de 2013*

# A Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e os Desafios de sua Implementação



# Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012

*Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.*

- Projeto-de-Lei originado no Congresso em 1994
- Projeto-de-Lei originado no Executivo (Ministério das Cidades) em 2007
- Treze (13) + Quatro (4) anos de tramitação no Congresso
- Mais de um (1) ano de vigência



# LEI 12.587 - FUNDAMENTAÇÃO

rtigos 21 , XX , e 182 da Constituição Federal

- Compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos
  - A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno
- idade e garantir o bem-estar de seus



# LEI 12.587 – ASPECTOS CONCEITUAIS

uma lei programática, na medida em que estabelece uma política: princípios, diretrizes e objetivos

política de mobilidade urbana é instrumento da política urbana;

propugna pelo planejamento de redes integradas de transportes com o duplo objetivo de melhorar a acessibilidade e a mobilidade de pessoas e cargas em todo o território municipal

o município deve planejar a mobilidade na área urbana da sede municipal, e a sua integração com suas subunidades territoriais (distritos), principalmente seus espaços urbanizados

deve assegurar o pleno acesso universal à cidade (dimensões micro e macroacessibilidade)



**FÓRUM TÉCNICO**  
**MOBILIDADE URBANA**

CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

concepção do planejamento de redes dotadas de modalidade de transportes que

Eng. José Carlos Xavier  
Belo Horizonte, 19 de setembro de 2013

# LEI 12.587 - PRINCÍPIOS

cessibilidade universal;

desenvolvimento sustentável das cidades nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

participação democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

segurança nos deslocamentos das pessoas;

justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso de diferentes modos e serviços;



**FÓRUM TÉCNICO**  
**MOBILIDADE URBANA**  
CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

Eng. José Carlos Xavier  
Belo Horizonte, 19 de setembro de 2013

# LEI 12.587 - DIRETRIZES

Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federados;

Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

Reduzir os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;



**FÓRUM TÉCNICO**  
**MOBILIDADE URBANA**  
CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturado e desenvolvimento urbano integrado; e

Eng. José Carlos Xavier

Bel Horizonte, 19 de setembro de 2013

# LEI 12.587 – INSTRUMENTOS DA GESTÃO DA MOBILIDADE

- i. fornece segurança jurídica para que os municípios possam tomar medidas ou adotar instrumentos de priorização aos meios não-motorizados e coletivos de transporte em detrimento ao individual
- ii. abre a possibilidade para que eventuais as ações e investimentos das prefeituras possam ser contestados, caso eles venham a contrariar as diretrizes fixadas na lei
  - restrição e controle de acesso e circulação em locais e horários predeterminados
  - controle de estacionamentos, inclusive com pagamento pela sua utilização do espaço público
  - faculta a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição
  - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;
  - aplicação de tributos pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso dos modos motorizados individuais, vinculando a receita à aplicação **exclusiva** em infraestrutura urbana destinada ao transporte coletivo e não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público



# LEI 12.587 – PLANOS DE MOBILIDADE URBANA

- Exigência de que todos os municípios com população superior a 20 mil habitantes elaborem seus planos de mobilidade urbana, instrumento de efetivação da política
  - Os municípios terão um prazo de até 3 anos – contados a partir da promulgação da Lei – para elaborarem os seus planos, sob pena de não receberem recursos orçamentários federais destinados à Mobilidade Urbana

**Com a nova Lei, o número de municípios a terem um plano de mobilidade passa de 38 para cerca de 2.000**



# LEI 12.587 – PLANOS DE MOBILIDADE URBANA

## Conteúdo:

- 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*



# LEI 12.587 – DESAFIOS À IMPLEMENTAÇÃO

- Geral

- Inclusão do transporte individual motorizado (automóveis) nos esforços pela mobilidade urbana sustentável, por meio da política de estacionamentos e taxas de uso do espaço público, com vinculação total das receitas aos investimentos e custeio do transporte coletivo

- Específicos

- Programa permanente de financiamento da infraestrutura
- O financiamento das gratuidades e benefícios tarifários a determinadas classes de usuários
- Programa para capacitação dos municípios visando à elaboração de planos de mobilidade urbana
- Condicionamento ao cumprimento da Lei para acesso a fundos, garantias públicas,



## Aspectos do Arranjo Federativo Brasileiro



**FÓRUM TÉCNICO**  
**MOBILIDADE URBANA**  
CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

Eng. José Carlos Xavier  
*Belo Horizonte, 19 de setembro de 2013*

# DISTRIBUIÇÃO FEDERATIVA DAS ATRIBUIÇÕES

## União

- 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

## Estados

- Estabelecem as Diretrizes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana
- Implantam projetos, principalmente nas capitais
- Definem modo de transporte, em acordo com os governos municipais
- Gerenciam o transporte intermunicipal

## Municípios

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



# ASPECTOS DO ARRANJO FEDERATIVO BRASILEIRO

Constituição de 1988 definiu os **estados e municípios** como entes federativos dotados de **autonomia política, administrativa e fiscal**.

**municípios**: entes federativos dotados da prerrogativa essencial de **auto-organização**, semelhante a da União e dos estados.

autonomia administrativa **não favoreceu a cooperação**

SRMs concentram importantes problemas e oportunidades, mas o **arcabouço institucional** para nortear a organização, gestão e financiamento **não está à altura** de lidar com os desafios e aproveitar as potencialidades.

Assim: um dos principais desafios metropolitanos diz respeito à **cooperação interfederativa** para a implementação de políticas públicas comuns.



**FÓRUM TÉCNICO**  
**MOBILIDADE URBANA**  
CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

Os Consórcios: Viabilizar a gestão pública nos espaços metropolitanos, onde a **solução de problemas comuns** só pode se dar por meio de políticas e **ações conjuntas**

Eng. José Carlos Xavier

Belo Horizonte, 18 de setembro de 2013

## Conteúdo da Lei 12.587



# LEI 12.587 – CONTEÚDO

- **CAPÍTULO I**
  - DISPOSIÇÕES GERAIS
- **CAPÍTULO II**
  - DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO
- **CAPÍTULO III**
  - DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS
- **CAPÍTULO IV**
  - DAS ATRIBUIÇÕES
- **CAPÍTULO V**
  - DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA
- **CAPÍTULO VI**
  - DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA
- **CAPÍTULO VII**
  - DISPOSIÇÕES FINAIS



# LEI 12.587 – POLÍTICA TARIFÁRIA

- **Gratuidades:** Os Gestores terão que divulgar os impactos das gratuidades no valor das tarifas do transporte público.
- **Tarifa Pública:** Preço público pago pelo usuário pela utilização do transporte público, ou seja, é o valor da passagem paga diariamente pelo cidadão.
- **Tarifa de Remuneração:** Preço pago pelo usuário somado a receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir todos os custos do serviço.
- **Desconto na Tarifa:** Poderão ser concedidos descontos no valor da tarifa pública, em função da sazonalidades, sem que esse tipo de desconto possa fundamentar requerimentos de revisão tarifária por qualquer interessado



# LEI 12.587 – DIRETRIZES PARA A LICITAÇÃO DOS SERVIÇOS

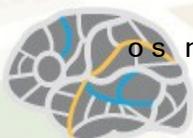
fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

locação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modificação da tarifa.

# LEI 12.587 – DIREITOS DOS USUÁRIOS

- receber o serviço adequado,
- participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e
- ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;  
- Leis 10.048 e 10.098, regulamentadas pelo Decreto 5.296
- Parágrafo único – Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:
  - seus direitos e responsabilidades;
  - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
  - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como



# LEI 12.587 – PARTICIPAÇÃO SOCIAL

- órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- audiências e consultas públicas;
- procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.



# Os Projetos Estruturantes da Região Metropolitana de Goiânia



# GOIÂNIA – GOIÁS - BRASIL



- Capital do Estado de Goiás
- 200km a Sudoeste de Brasília
  - Fundada em 1933
  - 1,4 milhões de habitantes
  - Mais de 30 parques



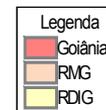
# ABRANGÊNCIA DA REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS

*Em Goiânia há uma única rede de serviços que atende a todos os deslocamentos por modo público coletivo. Não há o conceito de serviços municipais e intermunicipais.*

*Essa rede unificada é denominada Rede Metropolitana de Transportes Coletivos **RMTC**.*

*Está instituída pela Lei Complementar do Estado de Goiás de nº 34, de 03/10/2001.*

*A **RMTC** atende a:  
18 municípios, dos quais 13 pertencem a RMG e 5 à Região de Desenvolvimento Integrado*

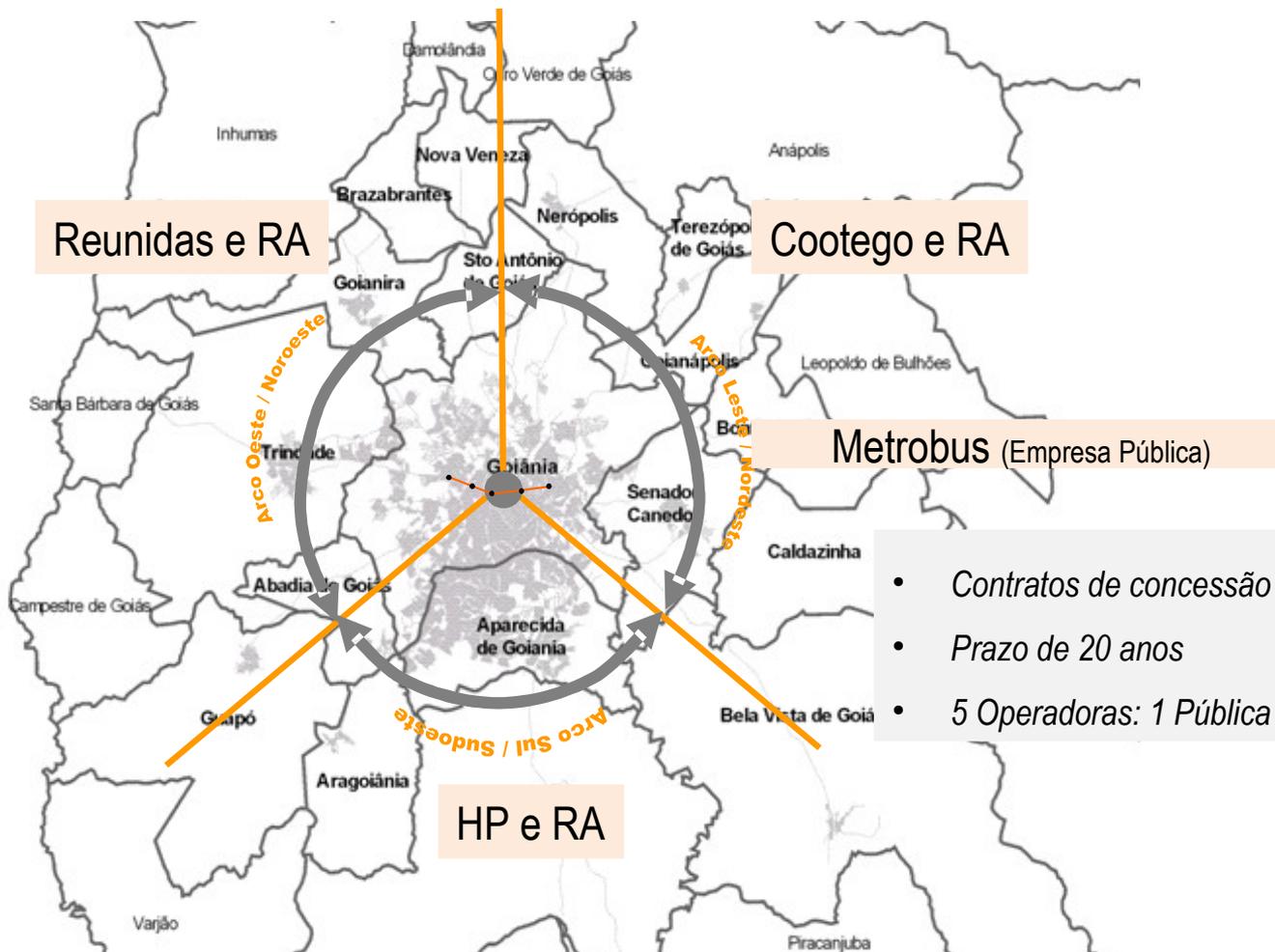


# GESTÃO METROPOLITANA EM GOIÂNIA

<p><b>Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos - CDTC</b></p> <p>(9 Membros)</p> <p><i>Delibera sobre as questões estratégicas de transporte coletivo e estabelece a política pública de transporte que rege o Sistema</i></p>	<i>Secretário de Estado do Desenvolvimento Metropolitano</i>
	<i>Presidente da Agência Goiana de Regulação</i>
	<i>Prefeito de Goiânia</i>
	<i>Presidente da CMTC</i>
	<i>Secretário Municipal de Planejamento</i>
	<i>Presidente da Agência Municipal de Trânsito</i>
	<i>Prefeito de Aparecida de Goiânia</i>
<p><b>Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos - CMTC</b></p> <p>(4 Diretores)</p> <p><i>Braço executivo da CDTC, executa o planejamento, a organização, o gerenciamento, o controle e a fiscalização operacional de todas as modalidades de transportes coletivos de passageiros na RMTC</i></p>	<i>1 Prefeito representando os demais Municípios da RMTC</i>
	<i>1 Deputado Estadual</i>
	<i>Presidente - Indicado pelo Prefeito de Goiânia</i>
	<i>Diretor Administrativo e Financeiro - Indicado pelo Prefeito de Aparecida de Goiânia</i>
	<i>Diretor Técnico - Indicado pelo Prefeito de Goiânia</i>
<i>Diretor de Fiscalização - Indicado pelo Governo de Goiás</i>	



# OPERAÇÃO CONCESSIONADA EM GOIÂNIA



- *Contratos de concessão firmados em 2008 / 11*
- *Prazo de 20 anos*
- *5 Operadoras: 1 Pública e 4 Privadas*





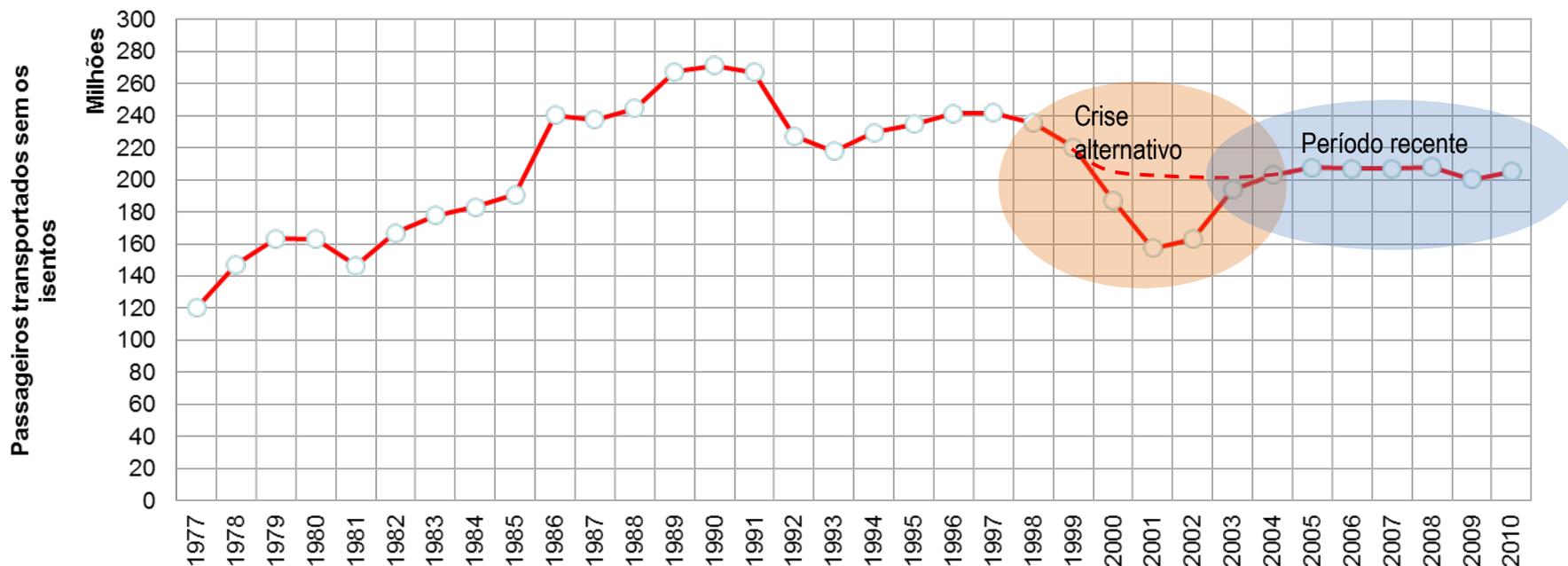
# SÉRIE HISTÓRICA DO VOLUME DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

1977 - 2010

## A natureza dos problemas que se quer resolver:

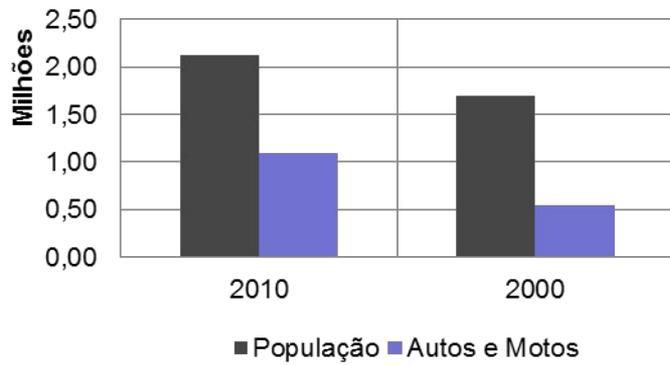
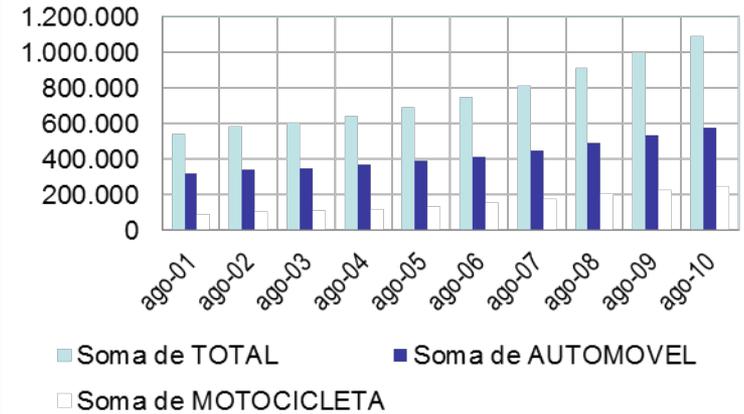
*Cada vez menos a população usa o transporte coletivo na RMG, em especial em Goiânia*

Evolução dos passageiros transportados



# O PRINCIPAL PROBLEMA

Automóveis	+ 79 %
Motocicletas	+ 170 %
Veículos Motorizados	+ 101 %
População	+ 25 %



Em 2000: 5,24 hab./automóveis  
 Em 2010: 3,66 hab./automóveis

43% de crescimento na motorização



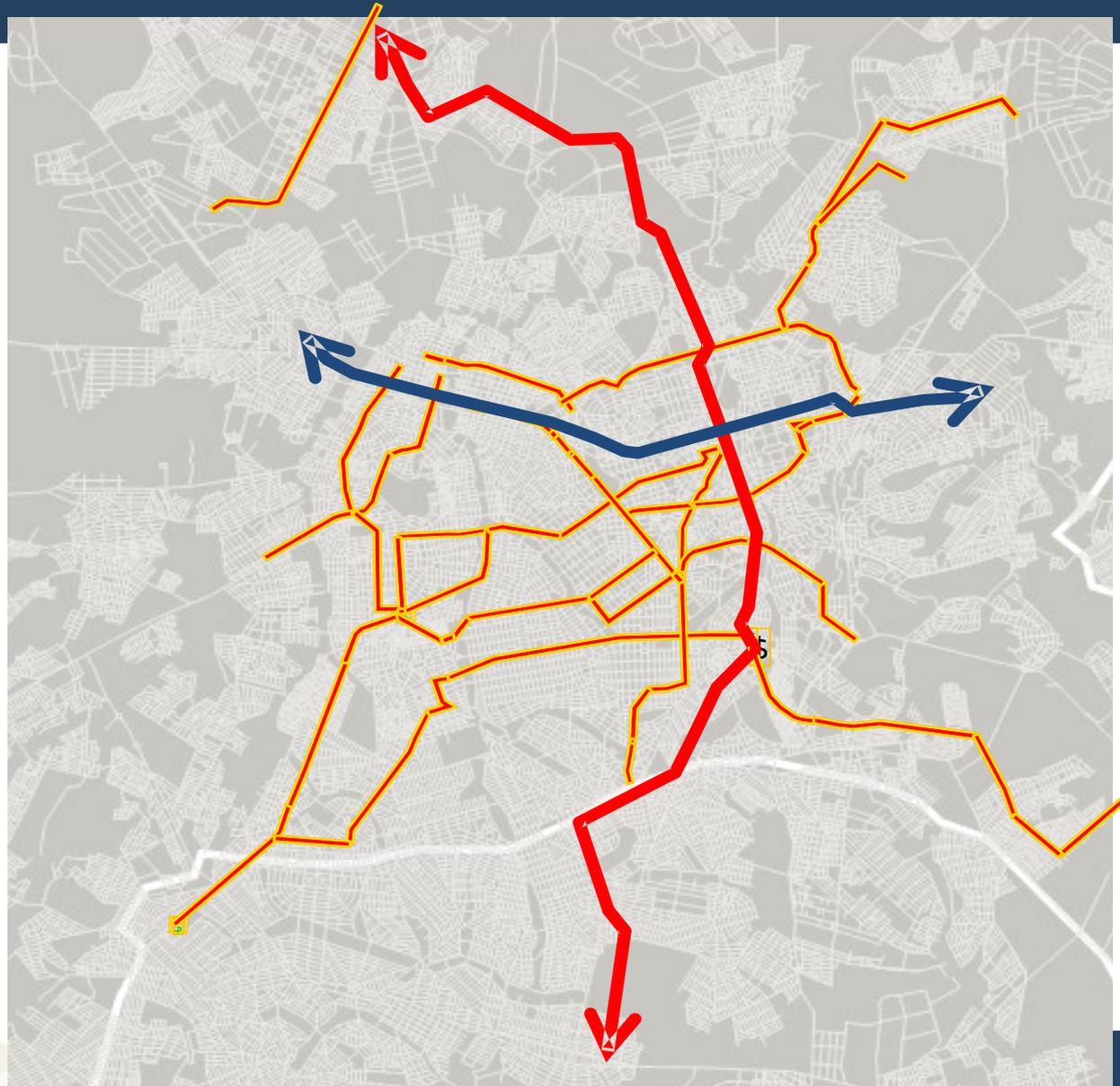
# O PRINCIPAL PROBLEMA

**3 Problemas,  
3 Escalas diferentes,  
3 Projetos.**

**BRT Norte - Sul**  
22 km  
(R\$ 285 milhões)

**VLT Anhanguera**  
13,6 km  
(R\$ 1,3 bilhão)

**Corredores Preferenciais**  
102 km  
(R\$ 250 milhões)



**FÓRUM TÉCNICO**  
**MOBILIDADE URBANA**  
CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

Eng. José Carlos Xavier  
Belo Horizonte, 19 de setembro de 2013

# CORREDORES PREFERENCIAIS : SOLUÇÃO ADOTADA

## Corredor Universitário

3km

R\$ 6 mi

Prefeitura de Goiânia

22 de junho de 2012



**FÓRUM TÉCNICO**  
**MOBILIDADE URBANA**  
CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

Eng. José Carlos Xavier  
Belo Horizonte, 19 de setembro de 2013