

A Conjuntura da Mobilidade



FÓRUM TÉCNICO
MOBILIDADE URBANA
CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

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**.

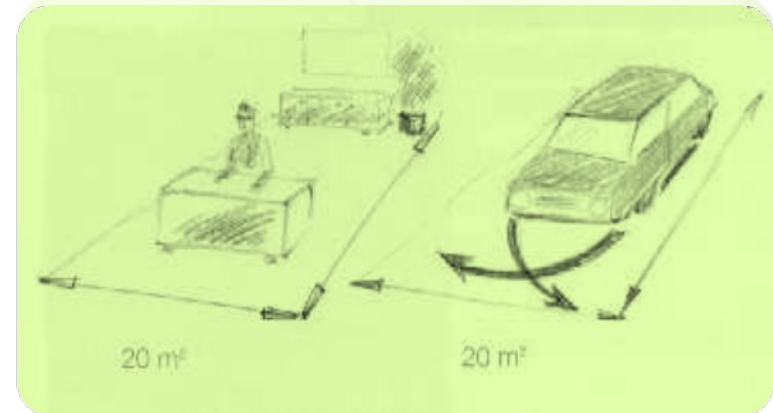
Na ausência endêmica de corredores exclusivos para o transporte coletivo, os ônibus sempre perdem a disputa por espaço para os carros.

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



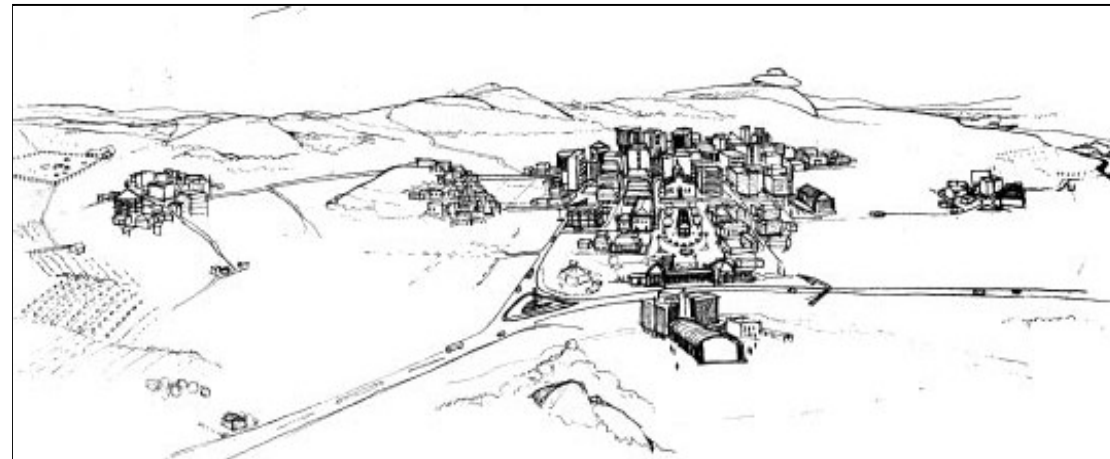
Construção de uma Agenda de Médio Prazo para a Mobilidade Urbana Sustentável



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

Belos 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

... Parte

Conteúdo da Lei 12.587



FÓRUM TÉCNICO
MOBILIDADE URBANA
CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

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

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



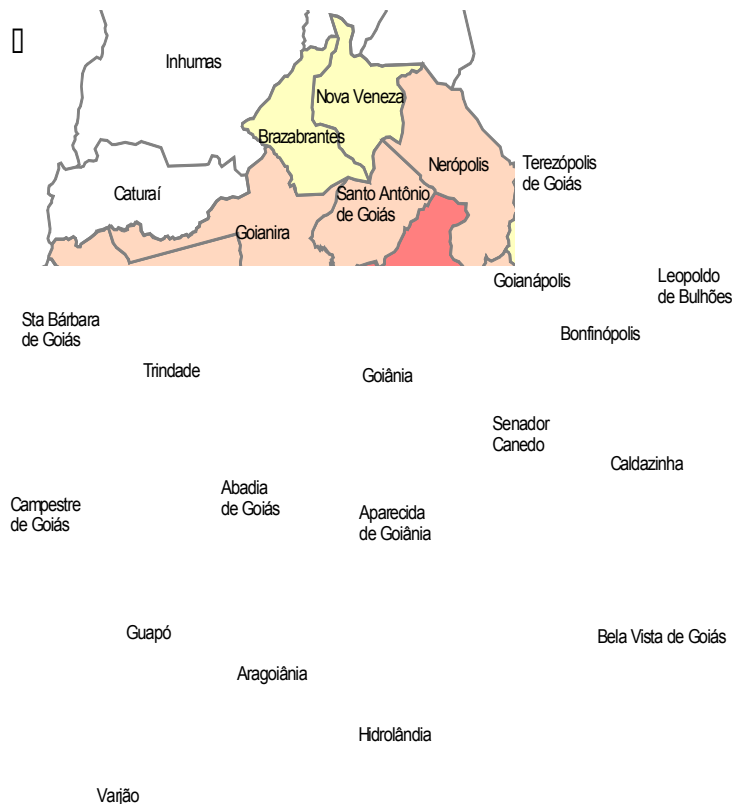
ABRANGÊNCIA DA REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS

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*

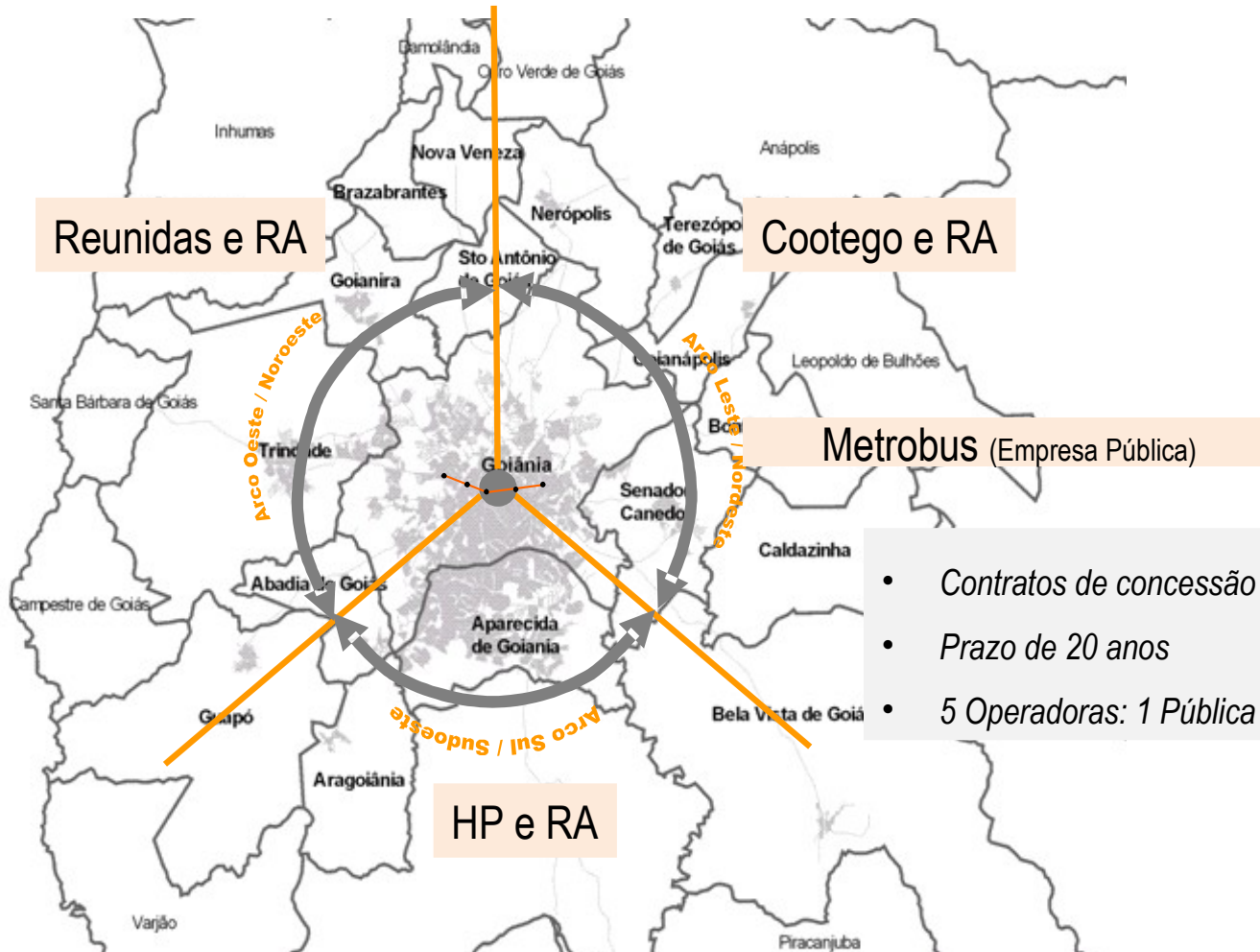


GESTÃO METROPOLITANA EM GOIÂNIA

<p>Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos - CDTC</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>
	<i>1 Prefeito representando os demais Municípios da RMTC</i>
<p>Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos - CMTC</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 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>



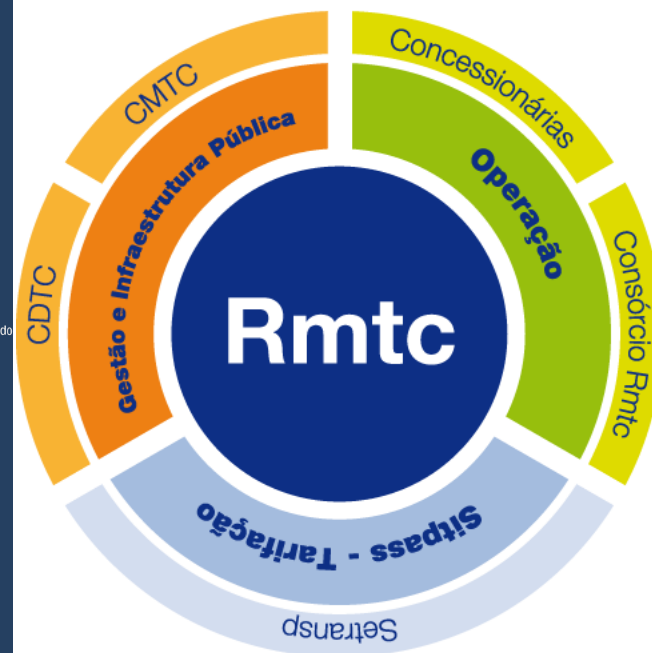
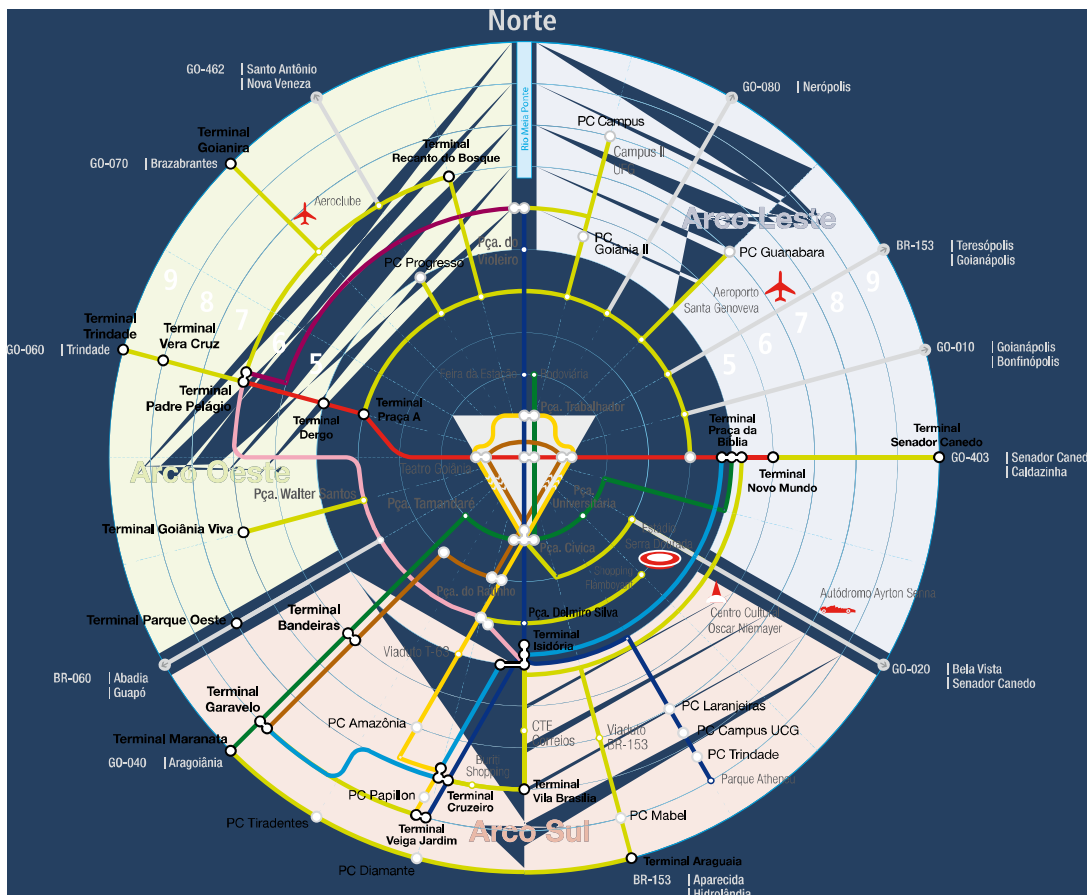
OPERAÇÃO CONCESSIONADA EM GOIÂNIA



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



REDE ESQUEMÁTICA / DISTRIBUIÇÃO DAS ATRIBUIÇÕES



FÓRUM TÉCNICO
MOBILIDADE URBANA
 CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES

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

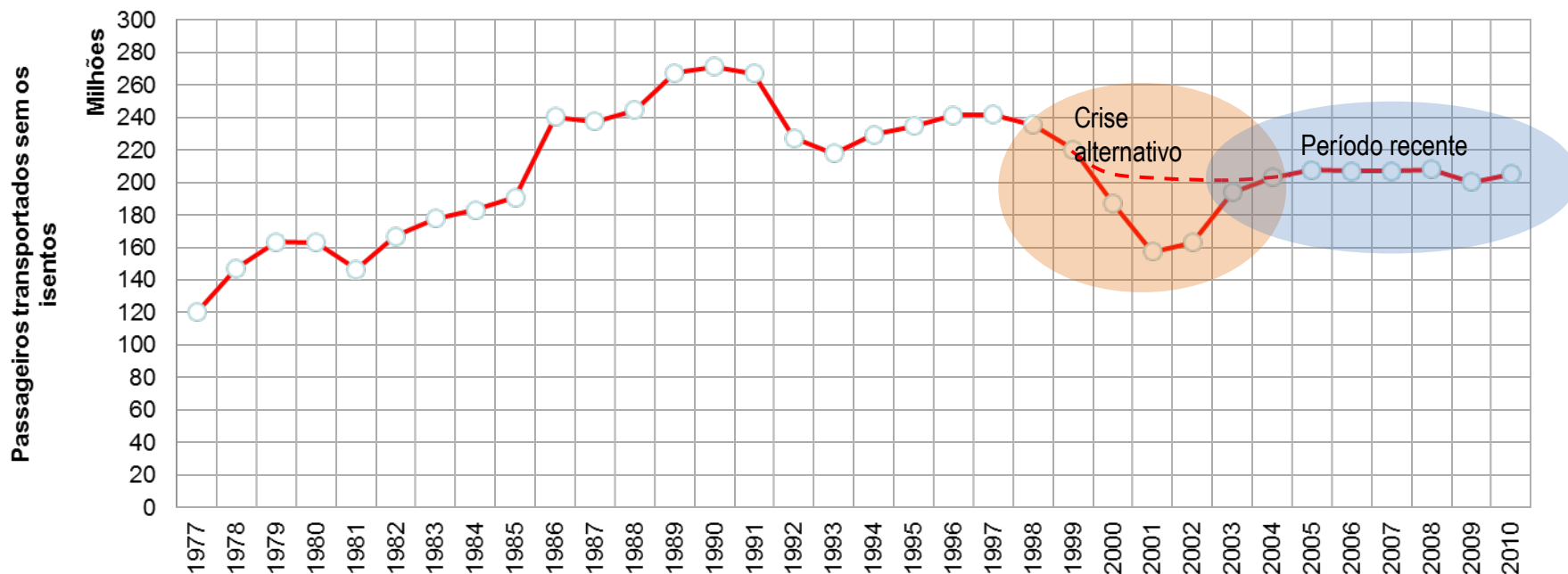
SÉRIE HISTÓRICA DO VOLUME DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

1977 - 2010

A natureza dos problemas que se quer resolver:

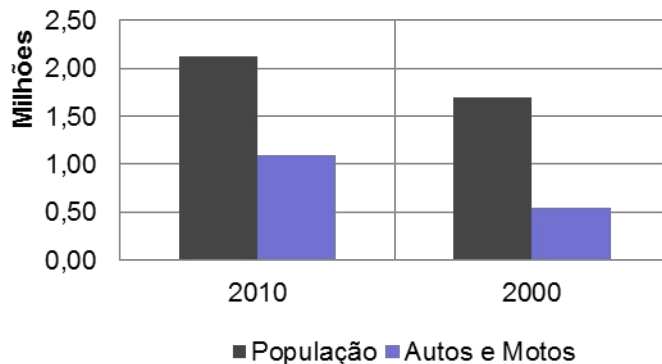
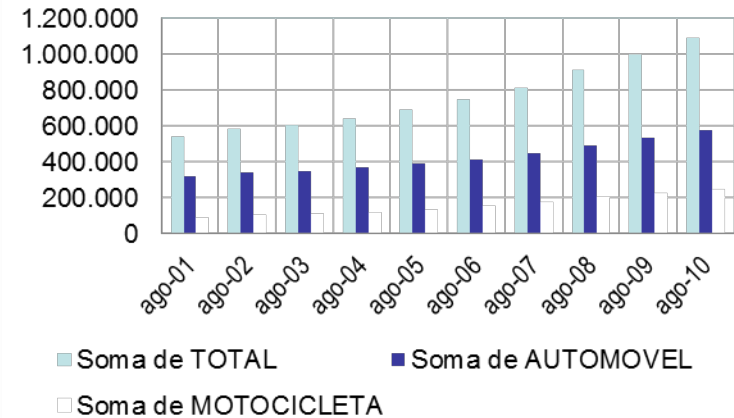
Cada vez menos a população usa o transporte coletivo na RMG, em especial em Goiânia

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



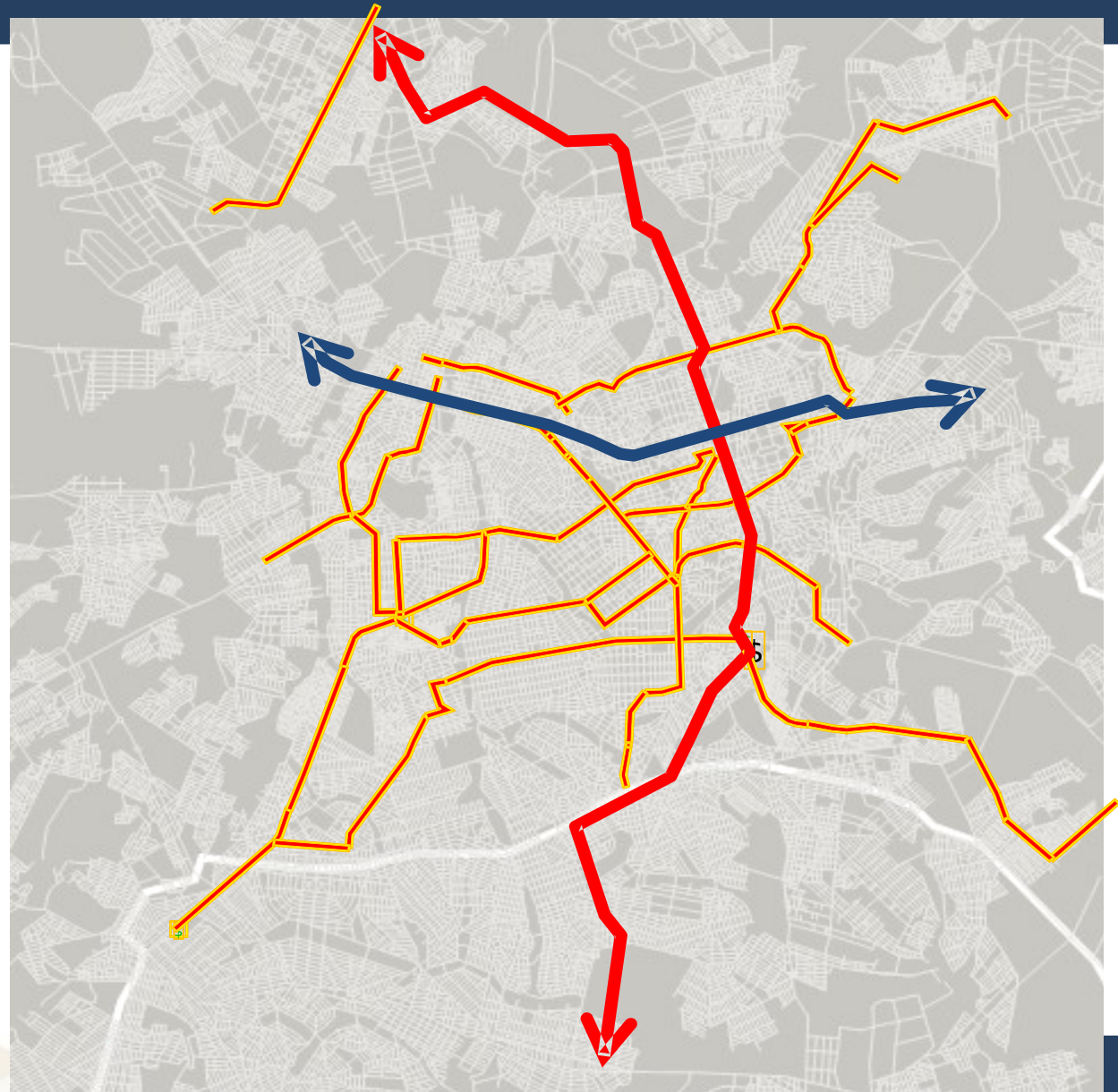
O PRINCIPAL PROBLEMA

**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

