



SETE PASSOS COMO CONSTRUIR UM PLANO DE MOBILIDADE URBANA



PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO

NÍVEA OPPERMANN PEIXOTO

Diretora de Desenvolvimento Urbano

EQUIPE TÉCNICA

LARA SCHMITT CACCIA

Especialista em Desenvolvimento Urbano

ARIADNE SAMIOS

Arquiteta e Urbanista

REVISÃO

LUIS ANTONIO LINDAU

Diretor-presidente

DANIELA FACCHINI

Diretora de Projetos & Operações

MARIA FERNANDA CAVALCANTI

Coordenadora de Comunicação

REVISÃO EXTERNA

ROBIN KING

Diretora de Desenvolvimento Urbano do WRI Ross Center for Sustainable Cities

ADRIANA LOBO

Diretora do CTS EMBARQ México

SUPERVISÃO EDITORIAL

REJANE D. FERNANDES

Diretora de Relações Estratégicas & Desenvolvimento

COORDENAÇÃO EDITORIAL

FERNANDA BOSCAINI

Gerente de Comunicação

PESQUISA DE IMAGENS

MARIANA GIL

Especialista em Comunicação Visual

LUÍSA SCHARDONG

Comunicação Visual

PROJETO GRÁFICO

NÉKTAR DESIGN

Este guia foi realizado com o apoio financeiro da Children's Investment Fund Foundation (CIFF)

AGOSTO DE 2015 – 1ª EDIÇÃO



SETE PASSOS COMO CONSTRUIR UM PLANO DE MOBILIDADE URBANA

▶ SUMÁRIO

▶	PREFÁCIO	07
▶	APRESENTAÇÃO	09
▶	OS AVANÇOS DA LEI DE MOBILIDADE URBANA	11
▶	ETAPAS PARA A CONSTRUÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA	16
1	PREPARAÇÃO	20
·	1.1 Mobilização inicial	22
·	1.2 Análises preliminares	24
·	1.3 Tomada de decisão	26
·	1.4 Mapeamento dos atores	28
·	1.5 Comunicação e participação social.....	30
·	1.6 Estruturas de gestão e participação.....	34
·	BOA PRÁTICA: PLAMUS Grande Florianópolis	37
2	DEFINIÇÃO DO ESCOPO	42
·	2.1 Construção da visão	44
·	2.2 Objetivos e área de intervenção	46
·	2.3 Metas, prioridades e horizontes	48
·	BOA PRÁTICA: PDTUM Sorocaba	51
3	PROCEDIMENTOS GERENCIAIS.....	56
·	3.1 Cooperação para elaboração	58
·	3.2 Termo de referência e licitação	60
·	3.3 Plano de trabalho e cronograma	64
·	BOA PRÁTICA: PlanMob São José dos Campos	67

4	ELABORAÇÃO	70
	4.1 Caracterização e diagnóstico	72
	4.2 Cenários e avaliação de impactos	76
	4.3 Formulação e avaliação de propostas	80
	4.4 Programa de ação	83
	4.5 Indicadores de desempenho.....	85
	4.6 Consolidação do Plano	87
	BOA PRÁTICA: PlanMob Joinville	89
5	APROVAÇÃO	94
	5.1 Verificação da qualidade	96
	5.2. Audiência pública final	98
	5.3 Instituição do Plano	100
	BOA PRÁTICA: PlanMob Campina Grande	103
6	IMPLEMENTAÇÃO	106
	6.1 Cooperação para implementação	108
	6.2 Detalhamento e implantação de estudos e projetos	110
	6.3 Monitoramento das ações	112
	BOA PRÁTICA: PDTT Rio Branco	113
7	AVALIAÇÃO E REVISÃO	118
	7.1 Avaliação das propostas e ações	120
	7.2 Revisão e atualização periódica	122
	BOA PRÁTICA: PlanMob Belo Horizonte.....	125
	AGRADECIMENTOS	129
	REFERÊNCIAS	130



PREFÁCIO

A presente publicação, elaborada pela EMBARQ Brasil, além de apresentar a tradicional excelência formal e conceitual de instituição já tão reconhecida em todo o país, aborda um tema que contribui significativamente para consolidar no Brasil o planejamento da mobilidade urbana e o compromisso com a sustentabilidade.

Com o inestimável apoio técnico da EMBARQ Brasil, neste ano a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob lançou o *Caderno de Referência para a Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob 2015*, para orientar os Municípios na elaboração de seus Planos de Mobilidade.

Agora, em continuidade e complementação às orientações e recomendações do *Caderno de Referência...*, a EMBARQ Brasil nos brinda com *Sete Passos – Como Construir um Plano de Mobilidade Urbana*. Assim, além de cumprir o papel de orientação para a elaboração do Plano

de Mobilidade, serve também como estímulo aos gestores de mobilidade urbana no país, por expor todas as etapas de elaboração do Plano com base em experiências exitosas de cidades brasileiras.

À EMBARQ Brasil, parabênzo por mais esta iniciativa, no sentido de atender à demanda por informações para o efetivo planejamento de cidades sustentáveis.

E ao leitor, indico o presente conteúdo por sua qualidade intrínseca e por refletir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, expressas na Lei Federal 12.587, de 05 de janeiro de 2012.



Dario Rais Lopes

**Secretário Nacional de Transporte e da
Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades**





BRT TransOeste inserido no contexto urbano do Rio de Janeiro/RJ

APRESENTAÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída em abril de 2012 pela Lei Federal n. 12.587 (1), é um dos instrumentos de desenvolvimento urbano no Brasil e tem como finalidade a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e cargas. A lei estabelece o Plano de Mobilidade Urbana como ferramenta para efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos dessa política.

O Plano de Mobilidade Urbana, realizado no âmbito municipal e integrado ao Plano Diretor, deve incorporar os princípios

da mobilidade sustentável, com foco no transporte coletivo e não motorizado. A partir de abril de 2015, o Plano passou a ser requisito para receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana em todos os municípios com mais de 20 mil habitantes e os demais obrigados por lei à elaboração do Plano Diretor, como os integrantes de regiões metropolitanas, de áreas de interesse turístico ou de significativo impacto ambiental, totalizando 3.065 cidades.

Atenta a este quadro, a EMBARQ Brasil julgou oportuno qualificar o processo de elaboração dos Planos de Mobilidade e estabeleceu uma

cooperação técnica com o Ministério das Cidades, através da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), para apoiar o programa de capacitação criado especificamente para ajudar os municípios nessa tarefa. Através do conhecimento, da experiência própria e de referências nacionais e internacionais, a EMBARQ Brasil desenvolveu um passo a passo para orientar os municípios a construírem seus Planos, incorporado ao *PlanMob: Caderno de Referências para a Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (2)* e adotado como metodologia oficial nos cursos presencial e a distância do governo federal.

A metodologia passo a passo, baseada na realidade brasileira, orienta desde as primeiras mobilizações até as providências necessárias para a implementação e a revisão periódica do Plano, enfatizando aspectos como a necessidade de participação social e o incentivo à sua institucionalização através de lei aprovada pela Câmara dos Vereadores. Os passos propostos são formados por um conjunto de atividades e orientações básicas dos requisitos essenciais a serem cumpridos. Cada atividade conta com uma descrição das questões envolvidas, medidas e cuidados necessários, com destaque para os aspectos mais importantes, os evitáveis e os resultados esperados. Ao final de cada passo, consta um exemplo de boas práticas em cidades brasileiras, para ilustrar as diferentes etapas do processo de desenvolvimento do Plano de Mobilidade.

Sete Passos — Como construir um Plano de Mobilidade Urbana foi concebido para estimular e auxiliar cidades e aglomerados urbanos na construção de seus planos, através de orientações e recomendações de natureza prática.

O objetivo é traçar um panorama completo de todas as atividades envolvidas no processo, do ponto de vista metodológico, de forma que os municípios consigam dimensionar o trabalho em sua totalidade e organizar as ações conforme suas demandas e potencialidades.

As orientações não fornecem definições técnicas detalhadas, uma vez que pretendem ser adaptáveis às cidades com distintos portes e complexidades. Trabalhos técnicos e ferramentas específicas devem ser aplicados quando necessários conforme a estratégia de cada município. O público-alvo, portanto, são gestores e técnicos do setor público, consultores e lideranças políticas envolvidas na elaboração dos planos.

Uma versão resumida desta publicação foi lançada pela EMBARQ Brasil em formato de cartilha – *Passo a passo para a construção de um Plano de Mobilidade Urbana (3)*, no final de 2014. Muitas cidades já elaboravam seus planos e foi oportuno facilitar a difusão do material entre os gestores, técnicos e interessados nos municípios.



Usuários de diferentes modos de transporte compartilham espaço viário em Londrina/PR

OS AVANÇOS DA LEI DE MOBILIDADE URBANA

O conceito de mobilidade urbana evoluiu ao longo das últimas décadas. Antes centrado no transporte individual motorizado, hoje o planejamento da mobilidade deve atender, prioritariamente, as necessidades das pessoas, com foco em modos alternativos e coletivos de transporte. Esta nova abordagem busca promover uma visão de cidade integrada a partir de diferentes olhares que envolvem políticas setoriais, aspectos ambientais, sociais e econômicos.

No Brasil, o novo conceito está traduzido na PNMU (4), instituída pela Lei de Mobilidade Urbana, que estabelece objetivos e diretrizes para a construção de cidades mais conectadas, inclusivas e sustentáveis. Constitui-se em avanço institucional ao reconhecer as desigualdades dos transportes urbanos no Brasil e ao instituir instrumentos que visam melhorar este cenário. Traz orientações e exigências para os municípios efetivarem a política através

do planejamento e da gestão em âmbito local e regional.

Há décadas as cidades brasileiras crescem segundo um modelo de periferização com o planejamento e os investimentos em mobilidade urbana orientados para suprir demandas e necessidades do transporte individual motorizado. Privilegiam-se a construção e a melhoria de infraestruturas

viárias voltadas à ampliação da capacidade de circulação dos veículos, com conseqüentes desigualdades na apropriação do espaço urbano. A falta de investimentos em transporte coletivo e não motorizado e a política de incentivo ao uso do automóvel resultaram na má qualidade dos serviços públicos de transporte e na conseqüente transferência de usuários para os modos privados.



Organização do espaço de circulação com sinalização viária em São Paulo/SP

A mudança de paradigma e a busca por equidade devem ser feitas através do planejamento urbano e da mobilidade sustentável, com foco na igualdade de condições de acessibilidade e na qualidade de vida das pessoas. De acordo com a PNMU, um planejamento deve ser interdisciplinar, transversal a diversos âmbitos, considerando a visão de futuro de uma cidade, as necessidades de deslocamento de pessoas e cargas, o uso e a ocupação do solo, as políticas setoriais de habitação, meio

ambiente, saúde, educação e elaborado sob uma gestão democrática.

Para garantir a efetivação da mudança de paradigma, a PNMU está fundamentada em princípios voltados ao desenvolvimento sustentável das cidades, à equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo e no uso do espaço público de circulação. Tem como diretrizes importantes a prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de

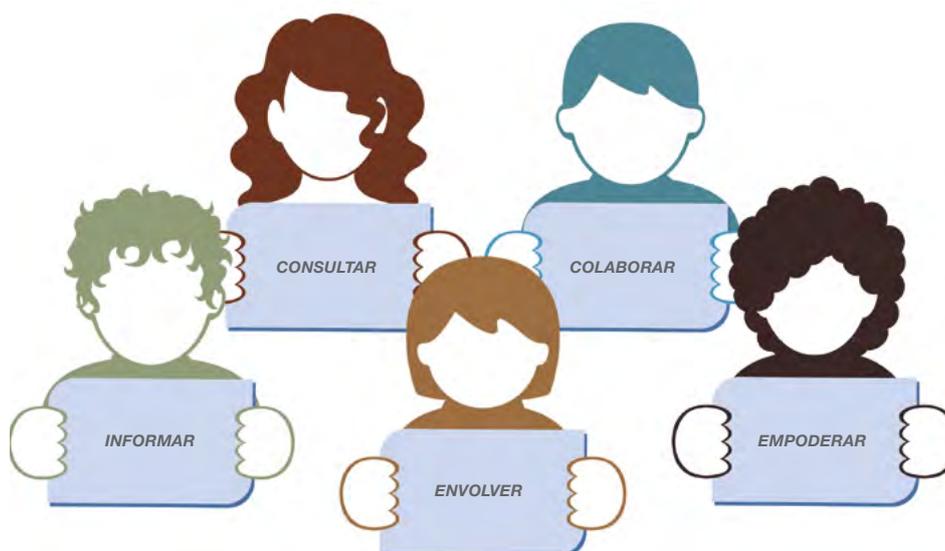
transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos urbanos, além do incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis menos poluentes.

O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento para consolidar o planejamento e a implantação das mudanças. A sua realização implica a tomada de um conjunto de decisões integradas e o cumprimento de uma sequência de atividades para estudar e propor soluções que atendam as expectativas de todos os envolvidos. Ainda, requer um processo dinâmico e flexível, porque, mesmo concluído ou em implementação, o Plano precisa ser revisto periodicamente, em resposta às mudanças de contextos e atitudes dos envolvidos.

Um dos destaques da Lei de Mobilidade Urbana é a promoção da gestão democrática e dos direitos dos usuários ao conferir voz

ativa aos cidadãos no processo de construção de políticas, na definição de prioridades de investimento voltadas às necessidades de seus habitantes, na fiscalização e na avaliação da política e dos serviços de transporte. Mesmo garantida pela Constituição Federal e regulamentada em leis setoriais, como a lei em questão, a participação social ainda é pouco promovida pelo poder público, o que pode ser verificado na escassez de canais de comunicação e diálogo.

A participação social é o instrumento que, ao estimular o exercício da cidadania, visa a aumentar a efetividade das políticas de governo e diminuir a ineficiência da administração pública, conciliando demandas da sociedade com as necessidades de interesse público. Está relacionada à descentralização de poder, ao compartilhamento de responsabilidades, à criação e ampliação de canais que favoreçam a transparência e à disponibilização de informações.



Formas de participação social. Fonte: EMBARQ Brasil.

Para a construção do Plano de Mobilidade, o processo de participação popular precisa ser adequado à realidade de cada cidade, considerando as relações entre os agentes locais, a força e o grau de organização dos movimentos sociais e setores produtivos, os elementos culturais, de saúde, segurança e meio ambiente. A construção do Plano deve ser realizada com a máxima participação da sociedade, visando a garantir a legitimação e a sustentação política para sua implementação e continuidade.

Outro avanço da Lei n. 12.587/12 é o amparo legal e maior poder conferido às administrações municipais com a inclusão de instrumentos de gestão do sistema

de transporte e da mobilidade urbana, a serem adotados nos planos de mobilidade. Dentre esses instrumentos, cabe destacar a tributação de modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura, cuja cobrança desestimula o uso de determinados modos e serviços e gera arrecadação para investimentos no transporte coletivo, não motorizado e subsídio tarifário. Essa tributação, aplicável, por exemplo, na cobrança de estacionamentos na via pública ou através da taxa de congestionamento, tem alto potencial de aumentar a fluidez do trânsito e de melhorar a qualidade do ar nas grandes cidades, redistribuindo custos sociais (5).



Valorização do transporte não motorizado em Porto Alegre/RS

A incorporação de diretrizes para o planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade urbana são outros aperfeiçoamentos trazidos pela Lei de Mobilidade Urbana. É preciso que o Plano

de Mobilidade identifique objetivos de curto, médio e longo prazos, bem como meios financeiros e institucionais necessários à implantação e à execução das propostas. O Plano também precisa apontar mecanismos

de monitoramento e avaliação sistemáticos dos objetivos estabelecidos e definir metas relacionadas à oferta de transporte coletivo, monitoradas por indicadores de desempenho. Se a definição desses balizadores pode dificultar o processo de elaboração do Plano, será na implantação e no monitoramento das soluções que o resultado do esforço aparecerá, uma vez que será mais fácil avaliar seu impacto e redirecionar as intervenções.

Por fim, é também na definição dos conteúdos mínimos obrigatórios que a Lei de Mobilidade Urbana inova, buscando atender as disposições da PNMU. O modo e a profundidade da abordagem do conjunto de conteúdos tratados pelo Plano resultarão da avaliação do porte, da realidade e das especificidades de cada cidade, consideradas as condições da sua mobilidade urbana.

CONTEÚDOS MÍNIMOS DE UM PLANO DE MOBILIDADE URBANA

- I Serviços de transporte público coletivo
- II Circulação viária
- III Infraestruturas do sistema de mobilidade urbana
- IV Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade
- V A integração dos modos de transporte público e destes com os privados e não motorizados
- VI Operação e disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária
- VII Polos geradores de viagens
- VIII Áreas de estacionamento públicos e privados, gratuitos ou onerosos
- IX Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada
- X Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e de infraestrutura de mobilidade urbana
- XI Sistemática de avaliação e atualização periódica do Plano em prazo não superior a dez anos

Fonte: Art. 24º, da Lei n. 12.587/12.

Os avanços já podem ser percebidos em muitos municípios que desenvolveram ou estão em processo de construção de seu Plano de Mobilidade. Nessas cidades, espera-se que instrumentos, propostas e ações aplicados para qualificar o planejamento e a gestão da mobilidade

contribuam para reduzir desigualdades sociais e territoriais, promovam equidade no uso do espaço público e no acesso aos serviços, contribuam na justa distribuição de benefícios e ônus pelo uso dos diferentes modos e serviços de transporte, e propiciem acessibilidade universal.



Sinalização para a segurança do transporte cicloviário em Curitiba/PR

ETAPAS PARA A CONSTRUÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

É evidente a importância de uma política de mobilidade urbana consolidada e estruturada através de um sistema de planejamento e gestão próprios, mesmo para as cidades onde os problemas do setor são incipientes. Entretanto, a exemplo do ocorrido com a exigência de elaboração do Plano Diretor, sabe-se que muitos municípios têm dificuldades para desenvolver e implementar o seu Plano de Mobilidade Urbana com a qualidade desejada.

A SeMob, em cumprimento à determinação legal, passou a exigir a apresentação do Plano de Mobilidade para o enquadramento de pedidos dos municípios para investimentos em obras e projetos de mobilidade com recursos orçamentários da União. As propostas a serem financiadas deverão constar do Plano de Mobilidade e estarem compatibilizadas com o Plano Diretor.

Mesmo atendendo à obrigatoriedade quanto aos conteúdos mínimos e à abrangência do sistema de transporte municipal, é importante ressaltar que o Plano de Mobilidade requer o detalhamento posterior de suas propostas através de estudos e projetos específicos. Ainda assim, os planos devem apresentar aplicabilidade imediata, evitando engessamento, burocracia, demasiadas leis complementares e, principalmente, diretrizes genéricas desvinculadas de possíveis soluções do território e dos serviços de mobilidade local. Para tanto, é necessário promover ações setorializadas, compatíveis com as diferentes realidades que coexistem internamente às cidades.

Em princípios gerais, duas abordagens devem coexistir e se combinar ao longo da construção do Plano: a abordagem técnica e a social. A abordagem técnica utiliza metodologias de planejamento de transporte

fundamentadas no levantamento de dados, aplicação de pesquisas, representação dos atributos e relações espaciais – mapas, desenhos, esquemas ilustrativos – para leitura e análise da realidade; no uso de métodos de previsão de demanda, simples ou complexos, definidos em função dos problemas verificados; na formulação de soluções de transporte com base em indicadores de desempenho econômico e social.

A abordagem social envolve a utilização de métodos que permitam a compreensão e a discussão do que pessoas, entidades e setores econômicos pensam das condições de mobilidade no município e das medidas que venham a ser definidas. É necessário mediar diversos interesses e influências, para que o Plano responda de forma equilibrada e da melhor maneira possível às principais demandas da cidade.

DEFININDO A METODOLOGIA

O estudo de uma metodologia para desenvolver um Plano de Mobilidade Urbana, além de considerar as abordagens técnica e social, parte do pressuposto de que os princípios, diretrizes e objetivos do plano somente serão atingidos se o Plano for implantado, avaliado e revisado periodicamente. Ou seja, devem ser cumpridas todas as etapas que a Lei de Mobilidade prevê, sem restringi-lo à fase de elaboração.

O estudo detalhado da Lei n. 12.587/12 foi o ponto inicial para definir o processo de construção do Plano de Mobilidade Urbana proposto por este guia. A partir disso, foi

realizada uma revisão bibliográfica de diversas referências, elaboradas por instituições brasileiras e estrangeiras (2, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14), que serviram para a definição da metodologia adaptada ao contexto nacional. Após a definição prévia, foram promovidas diversas reuniões técnicas para validação dos passos e atividades propostos. A metodologia foi aplicada em alguns municípios onde a EMBARQ Brasil auxiliou o desenvolvimento do Plano, legitimando a ferramenta. Paralelamente, foram acompanhados e selecionados casos de boas práticas de realização e implementação de planos que complementam o documento.



Agentes públicos e atores sociais definindo ações de desenvolvimento urbano em Rio Grande/RS

A metodologia consiste em uma sequência de passos composta por um conjunto de atividades complementares, cujas conceituação e definição visam a orientar e facilitar o processo completo de construção e implementação do Plano de Mobilidade. Considera desde a tomada de decisão para viabilizar o trabalho, a constituição das estruturas de gestão e acompanhamento do projeto, as técnicas e estratégias de levantamento de dados e formulação de cenários e propostas, a comunicação e a participação social, a consolidação e aprovação do documento final, até as providências necessárias para sua implementação e revisão periódica.

As etapas e atividades estão em uma sequência correlacionada de ações, que devem ser planejadas e executadas de

acordo com a realidade de cada município para oferecer uma visão geral e integrada do desenvolvimento do Plano. Contempla a necessidade de recursos e esforços (políticos, técnicos, financeiros), que vão além da simples formulação de um termo de referência e da contratação de uma empresa de consultoria.

Este documento foi elaborado para auxiliar gestores e técnicos municipais, setores diretamente impactados, consultores e demais interessados na questão da mobilidade a encontrarem soluções integradas que compatibilizem os diversos interesses envolvidos. Nessa tarefa, um processo bem elaborado e devidamente coordenado pela administração municipal terá mais chances de atingir os resultados esperados para a cidade e sua população.

➔ O PASSO A PASSO

A metodologia consiste em sete passos principais: Preparação, Definição do escopo, Procedimentos gerenciais, Elaboração, Aprovação, Implementação e Avaliação e Revisão. Cada passo é composto por um conjunto de atividades institucionais e técnicas detalhadas para auxiliar na sua execução, com o acompanhamento da sociedade civil por meio dos canais de comunicação e espaços de participação social.

O passo a passo não apresenta soluções prontas e sim uma sequência de atividades que podem ocorrer simultaneamente ou fora da ordem proposta. Entretanto, recomenda-se que todos os passos e atividades sejam realizados, com maior ou menor ênfase, de acordo com as características regionais, locais e a disponibilidade de recursos técnicos e financeiros, com foco na mobilidade das pessoas e não dos veículos motorizados.





PASSO

1

PREPARAÇÃO

MOBILIZAR E PREPARAR BEM

Providencie as primeiras medidas do processo de construção do Plano de Mobilidade Urbana.

Estabeleça a base política e organizativa para condução dos trabalhos.

O passo inicial – Preparação – é de grande importância por tratar das primeiras medidas para constituir uma base política e organizativa sólida, voltada a qualificar o processo de planejamento do Plano. Para o bom andamento dos trabalhos é necessário estimar e preparar os recursos técnicos e financeiros; considerar os dados, demandas e estudos; e envolver e organizar as equipes técnicas responsáveis por viabilizar as atividades subsequentes.

O comprometimento do prefeito ou do gestor responsável é fundamental para demarcar a importância do trabalho que se inicia e demonstrar vontade política de obter resultados que façam a diferença para a mobilidade da cidade, tendo o Plano como instrumento. Os marcos iniciais que trarão a legitimidade desejada para o Plano passam por determinar a instauração de um processo democrático de discussão e criação de um projeto de comunicação e participação social que abranja todo percurso de construção do documento, assim como a constituição das estruturas de gestão política, técnica e de acompanhamento.

Florianópolis/SC



Preparação para a construção do Plano de Mobilidade Urbana em Joinville/SC

1.1 MOBILIZAÇÃO INICIAL

A administração municipal é responsável pelo processo de construção do Plano e deve assumir a mobilização inicial das atividades de âmbito político, técnico e financeiro. A iniciativa deve partir do prefeito e de seus assessores, secretários de Mobilidade, Planejamento etc. Por se tratar de um projeto estratégico para o planejamento urbano do município, é preciso uma gestão eficiente e objetiva desde o início do processo, com a atribuição clara de responsabilidades, competências e prazos, ou seja, o que deve ser feito, quem faz e em qual prazo.

A tomada de decisão pelo gestor implica a apropriação de dados e informações que lhe permitam escolher o melhor caminho técnico e político. Para embasar as decisões iniciais sobre a construção do Plano de Mobilidade Urbana, o prefeito precisa conhecer as dificuldades e potencialidades relacionadas ao tema, tais como questões técnicas, orçamentárias e legais, recursos humanos, materiais e financeiros envolvidos, demandas etc.

Um pequeno grupo de trabalho, formado por assessores e técnicos da gestão municipal, deve assumir a responsabilidade de realizar algumas análises preliminares necessárias para a decisão sobre as questões relacionadas à gestão da construção do Plano. Deve também assumir a gestão inicial do projeto e o seu acompanhamento político, além de orientar as atividades técnicas que serão consolidadas durante o processo.

IMPORTANTE

Atribua de forma clara as responsabilidades, as competências e os prazos: *o que se faz?, quem faz? e em quanto tempo se faz?*

É recomendável que esse grupo de trabalho seja composto por dirigentes públicos e técnicos multidisciplinares. Além das secretarias municipais de governo, coordenação e planejamento, transportes e mobilidade, sugere-se a participação de membros da área de comunicação e participação social, visando à integração e à compatibilização com recursos, ações e projetos do município.

O grupo de trabalho deve ser criado e formalizado com a atribuição de realizar as análises preliminares, necessárias para subsidiar o prefeito municipal na tomada de decisão sobre o processo de elaboração do Plano de Mobilidade e encaminhar as primeiras providências para a abordagem técnica e social dos estudos. Deve reunir os dados e informações mínimos, do município e entorno, necessários para conhecer o cenário atual e propor as condições técnicas, institucionais, políticas, legais e financeiras para viabilizar o trabalho.

O QUE EVITAR?

Evite a designação de servidores sem conhecimento prévio do tema e sem tempo para dedicar às tarefas atribuídas.

O grupo de trabalho deverá apresentar os resultados das análises preliminares de acordo com um prazo inicial estipulado pelo prefeito ou gestor responsável, para a avaliação prévia sobre as condições de planejamento e encaminhamento do Plano. Caso necessário, algumas reuniões intermediárias poderão ocorrer para ajustar o prazo, assim como para a elaboração de um cronograma preliminar de todo o processo.

O restante das atividades do Passo 1 também será conduzido pelo grupo de trabalho até que estejam definidas e consolidadas as estruturas organizacionais do Plano. O risco em não atentar para a mobilização inicial é dificultar a realização das atividades subsequentes, ou que elas ocorram de forma precária por falta de definições claras sobre o que deve ser feito, por quem, quando e como.

RESULTADO

Designe formalmente o grupo de trabalho formado por gestores e técnicos para realizar e organizar as atividades iniciais do Passo 1.

1.2 ANÁLISES PRELIMINARES

O grupo de trabalho composto na atividade de mobilização inicial (1.1) tem como primeira atribuição realizar um levantamento geral das principais condições para a realização do Plano. Dentre suas competências, precisam ser respondidas questões como:

- Quais são as providências iniciais?
- Como fazer?
- Que informações e materiais são disponibilizados pelo Ministério das Cidades?
- Quais são os prazos legais e políticos?
- Há programas de capacitação disponíveis? Onde?
- Quais os conteúdos da Lei de Mobilidade Urbana que serão destacados no Plano?
- Quanto custa fazer um Plano de Mobilidade?
- Há recursos ou linhas de financiamento disponíveis?
- O município dispõe de recursos humanos e técnicos suficientes para desenvolver o Plano?
- Como está a mobilização da Câmara dos Vereadores? E dos diversos setores da sociedade civil?
- Qual é a intenção do governo em relação à participação social e ao plano de comunicação?
- Quais são os parceiros da administração municipal?
- Haverá um plano regional de mobilidade?

Esses questionamentos contribuirão para esclarecer a abordagem técnica e social a ser dada, compatibilizando-as com o disposto pela Lei de Mobilidade. Também contribuirão para estimar os recursos orçamentários, humanos e materiais necessários para o desenvolvimento do Plano e apontar as possibilidades de resolução quando estes requisitos não estiverem disponíveis, tais como fontes de financiamento, parcerias, convênios, contratações etc.

Outra tarefa do grupo para as Análises Preliminares consiste em realizar um pré-diagnóstico. Inicialmente é indicada a

IMPORTANTE

Identifique dados, fontes de informação e consulta (leis, projetos e planos) existentes e defina o que será necessário coletar durante a elaboração do Plano. Estime os recursos orçamentários, humanos e materiais que serão necessários para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade.

criação de uma base com o levantamento e a sistematização de dados, informações e fontes de consulta disponíveis, primárias ou secundárias, relacionadas ao município e à região onde ele se insere. Essa tarefa permite identificar as informações faltantes que deverão ser coletadas ou atualizadas para o Plano de acordo com as metodologias anteriormente utilizadas. Como, por exemplo, dados de frota de veículos automotores; informações sobre itinerários e horários do sistema de transporte coletivo; contagens de tráfego; estatísticas de acidentes; inventário da infraestrutura por modal; estrutura organizacional atual, entre outros dados.

O QUE EVITAR?

Evite o levantamento de informações que não serão utilizadas ou estejam desatualizadas.

Devem ser conhecidas as características e os problemas de mobilidade urbana da cidade, considerados os padrões de ocupação do território e de deslocamento, bem como as principais demandas da população. Isso pode

ser feito a partir da análise de estudos prévios e também da experiência dos técnicos e servidores públicos, que conhecem a situação e as principais dificuldades enfrentadas no âmbito de gestão, capacidade técnica ou orçamentária municipal. Também devem ser identificados e avaliados os aspectos institucionais e legais incidentes, além de planos e projetos existentes, relacionados à mobilidade no âmbito municipal ou regional, visando compatibilizar futuras ações.

Em síntese, essa atividade visa a conhecer e sistematizar as oportunidades e os problemas relacionados à elaboração do Plano de Mobilidade, possibilitando a tomada de decisão (1.3) e a definição de diretrizes para o processo. Objetiva

também identificar e organizar previamente as fontes de dados e de informação disponíveis, caracterizar as condições da mobilidade e aspectos correlacionados e avaliar os estudos existentes – elementos cuja apropriação é o ponto de partida das análises preliminares. Esse material será a base para o desenvolvimento da atividade de caracterização e diagnóstico (4.1).

RESULTADO

Elabore um relatório técnico com a sistematização dos documentos existentes, consultados e das análises preliminares realizadas.



Reunião de trabalho para o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana de Florianópolis/SC

1.3 TOMADA DE DECISÃO

A efetivação de uma política de mobilidade que seja de fato sustentável e atenda os princípios e diretrizes da Lei de Mobilidade, como, por exemplo, a equidade do uso do espaço público urbano e a prioridade para os modos coletivos e não motorizados, precisa mais do que recursos e capacidade técnica. Sem o engajamento e o comprometimento político do prefeito, dos secretários e da Câmara dos Vereadores, a elaboração e a utilização do Plano de Mobilidade como instrumento bem-sucedido de planejamento da mobilidade e do desenvolvimento urbano, segundo os princípios de gestão democrática, são pouco prováveis.

Apesar de o Plano de Mobilidade ser obrigatório para municípios brasileiros com mais de 20 mil habitantes e demais exigidos por lei, é essencial que haja vontade política e comprometimento técnico e financeiro local

para vencer as barreiras que historicamente dificultam mudanças estruturais nas cidades. Portanto, a tomada de decisão é essencial, pois, além de afirmar a importância do Plano e da política de mobilidade, pode ser uma garantia da sua utilização como instrumento de desenvolvimento urbano.

O QUE EVITAR?

Evite construir um Plano de Mobilidade apenas para cumprir os requisitos legais e que não incorpore as reais demandas da sociedade.

A direção firme e o envolvimento para equacionar os entraves que surgem ao longo do trabalho são percebidos pela população, que tende a respaldar o processo e o Plano resultante quando elaborado de forma transparente e participativa. Oposições



Envolvimento do prefeito no Plano de Mobilidade de Joinville/SC

e disputas políticas nas administrações municipais são corriqueiras, sejam internamente ou por grupos externos, e devem ser mediadas pela comissão responsável pelo Plano de Mobilidade. Muitas vezes há falta de consenso na definição das políticas e ações do governo, o que, ao longo do tempo, pode representar uma mudança de prioridades de gestão, conforme o arranjo político.

O engajamento do prefeito traduz o reconhecimento da necessidade de tratar como prioridade as questões de mobilidade e a melhora da qualidade de vida nas cidades; afirma o valor do Plano de Mobilidade neste processo; assegura os recursos para sua elaboração; oportuniza a democratização do debate; demanda resultados. Comprometer publicamente a administração municipal também é importante para garantir a utilização do Plano como instrumento de desenvolvimento urbano, implementando a Política de Mobilidade Urbana por ele proposta.

IMPORTANTE

Estabeleça diretrizes preliminares, como alocação de recursos técnicos e financeiros, formação de estruturas de gestão e acompanhamento do projeto e definição de prazos.

Assim, respaldado pelas análises preliminares (1.1) realizadas pelo grupo de trabalho responsável, o prefeito irá se apropriar de todos os elementos relacionados à construção do Plano de Mobilidade Urbana e poderá decidir sobre os principais encaminhamentos a serem dados. A tomada de decisão deve estabelecer diretrizes preliminares em relação a assuntos primordiais. Deve definir o prazo previsto

para a divulgação do estudo finalizado, a alocação de recursos financeiros e técnicos, a importância a ser dada à participação social no processo, a formação de estruturas para o desenvolvimento dos trabalhos, a definição das parcerias e contratações. Outra decisão necessária é a atribuição da responsabilidade pela coordenação dos trabalhos, seja ela feita pelo secretário de mobilidade, por um servidor capacitado ou até mesmo por um consultor contratado.

O anúncio público dessas decisões deve ser feito pelo próprio prefeito, acompanhado de seu secretário de mobilidade ou similar, marcando para a sociedade o início dos trabalhos, reforçando o comprometido do município com a elaboração e o desenvolvimento do Plano. A previsão de constituição de parcerias ou de contratação de consultorias devem ser informadas neste momento, de forma a tornar o processo transparente. É importante que a imprensa local esteja ciente das decisões e dos encaminhamentos para contribuir na difusão da informação, na divulgação das ações e nos chamamentos para as etapas de participação social.

RESULTADO

Convoque a imprensa e anuncie publicamente o início do processo de construção do Plano de Mobilidade. Informe como será o processo e quem serão os principais responsáveis.



Espaço viário qualificado para pedestres em Juiz de Fora/MG

1.4 MAPEAMENTO DOS ATORES

IMPORTANTE

Classifique todos os atores e grupos envolvidos com a mobilidade de acordo com seus interesses e influências nos processos urbanos.

Planejar o envolvimento dos atores sociais e as melhores estratégias de comunicação a serem adotadas requer a realização de um mapeamento prévio dos agentes que tenham interesse ou serão impactados de alguma forma pelo Plano de Mobilidade Urbana. Entende-se como atores sociais os indivíduos, as agremiações ou os grupos organizados de cidadãos e entidades (associações, sindicatos, movimentos sociais, organizações comunitárias e não governamentais) e as instituições (agências governamentais ou estatais, vereadores, empresas, operadores do sistema de transporte). Incluem-se todos aqueles que estejam de alguma forma envolvidos, que tenham interesse, que exerçam influência sobre

os objetivos e resultados do Plano, direta ou indiretamente, ou que possam ser afetados de forma positiva ou negativa pela sua execução.

O primeiro passo para o mapeamento dos atores é a elaboração de um inventário com todos os principais indivíduos ou grupos sociais envolvidos. É preciso definir o perfil dos atores através das relações estabelecidas entre indivíduos e grupos, e deles com a administração municipal (15). Posteriormente, é necessário identificar os principais interesses de cada ator em relação ao Plano, respondendo a questões do tipo “quais são os indivíduos/grupos mais impactados?”, “quais são os mais beneficiados?”, “quais indivíduos/grupos não são escutados?”, “quais são favoráveis e quais se opõem às propostas e por quê?”.

Após o levantamento inicial, os atores são classificados através de uma análise qualitativa, conforme seus níveis de interesse e poder de influência em relação às propostas

MATRIZ DE INFLUÊNCIA E INTERESSES DOS GRUPOS DE ATORES

	Baixa influência	Alta influência
Alto interesse	Grupo de atores importantes que necessita apoio	Grupo de atores críticos
Baixo interesse	Grupo de atores menos prioritários	Grupo de atores para mediação e decisão (formadores de opinião)

Fonte: adaptado de Rupprecht Consult (7).

do Plano. Isso permite hierarquizar o poder de influência que cada indivíduo/grupo tem de limitar ou facilitar as ações do governo. O produto deste mapeamento é uma matriz de influência-interesse que setoriza os grupos e sugere como proceder com cada conjunto de atores sociais envolvidos.

É preciso ter claro que diferentes interesses e influências geram diferentes reações frente às políticas de intervenção do governo. Conforme a classificação em relação a essa matriz, alteram-se as estratégias de gestão dos grupos elencados. Os grupos de baixa influência e interesse, por exemplo, são os menos prioritários, porém devem ser monitorados, porque existe sempre a possibilidade de troca de classificação. Os grupos de baixo interesse, porém alta influência, devem ser envolvidos de alguma maneira, visto que podem ser úteis para possíveis parcerias e para a formulação da opinião pública. Os grupos com alto interesse, porém baixa influência, tais como os usuários e comunidades impactadas, devem ser constantemente informados, necessitando suporte e acompanhamento para que tenham suas opiniões consideradas. E por fim, o grupo crítico, com alta influência e alto interesse,

deve ser aproveitado por sua capacidade de interação com o projeto; mas precisa ter seu poder de decisão gerido, sob o risco de induzir o processo conforme seus interesses próprios.

O QUE EVITAR?

Evite que grupos de maior interesse exerçam grande influência e se sobreponham ao desejo da maioria.

Um dos principais objetivos da participação social é equilibrar os interesses e influências dos atores sociais envolvidos no processo de discussão pública. A administração municipal deve promover sua capacidade reguladora do desenvolvimento urbano em defesa dos interesses públicos, em conjunto com os setores políticos, sociais e econômicos.

RESULTADO

Realize o mapeamento completo e planeje a participação e o gerenciamento dos grupos no plano de comunicação e participação social.

1.5 COMUNICAÇÃO E PARTICIPAÇÃO SOCIAL

O período de construção do Plano de Mobilidade Urbana é um dos momentos ideais para a participação social no planejamento e na gestão das cidades. A inserção da população e dos setores organizados na elaboração do Plano pode ocorrer em diferentes etapas, como na definição das políticas, na construção das estratégias, ou mesmo durante a execução das ações (16). É necessário garantir e fomentar a participação em todos esses importantes momentos. O Plano de Mobilidade abre a possibilidade de interferência dos atores envolvidos em um momento crucial de definição da visão de cidade almejada por todos, das metas necessárias para chegar a esse modelo de cidade e de construção de propostas que nortearão as ações futuras por um bom período. Dessa forma, representa uma grande oportunidade de controle social sobre o desenvolvimento urbano e a mobilidade.

A partir da tomada de decisão (1.3), onde se definiu a intensidade da participação social no processo de construção do Plano, e do mapeamento dos atores (1.4), devem ser criados os espaços de participação social, planejadas as atividades e as ações para divulgá-las e o envolvimento dos atores identificados. Ou seja, deve ser elaborado um projeto de comunicação e participação social, conduzido por profissionais da área de comunicação e participação comunitária da

administração municipal, integrados com o grupo de trabalho.

O desenvolvimento do projeto de comunicação e participação social pode ser elaborado a partir das seguintes tarefas:

- definição do roteiro básico e metodologia das atividades;
- estabelecimento de cronograma de eventos;
- estimativa dos recursos necessários, incluindo a definição dos locais dos eventos;
- agendamento, convite e divulgação;
- execução das consultas públicas;
- sistematização e divulgação das observações colhidas.

Uma das primeiras providências para comunicação é a definição de uma identidade própria para o Plano de Mobilidade Urbana, com a escolha de um nome e uma logomarca. Outra iniciativa é a máxima divulgação do processo de construção do Plano de Mobilidade e das atividades envolvidas, através de um website, das redes sociais e da ajuda da imprensa local. As chamadas devem ser direcionadas para os públicos impactados, com mensagens claras e objetivas, tendo ciência que grupos contrários ao projeto poderão utilizar a mídia para realizar críticas. Esse tipo de oposição pode ser minimizado com uma política clara e transparente de participação popular e uma alta representatividade da opinião pública nos espaços democráticos.

IMPORTANTE

Estabeleça uma prática transversal de comunicação e participação social durante toda a construção do Plano de Mobilidade, desde a sua preparação até a implementação e a revisão.

O agendamento e a divulgação das atividades devem ser feitos da forma mais ampla possível. As atividades precisam ser convidativas, realizadas em locais de fácil acesso e em horários que maximizem a

presença dos interessados. As pautas dos encontros devem ser anunciadas previamente, de forma clara e coerente, para qualificar as contribuições. Diversas mídias, linguagens acessíveis e métodos de veiculação devem ser adotados: propagandas, informativos, campanhas, anúncios, slogan, divulgação através de jornais, rádio, televisão, redes sociais e outros meios de comunicação de grande alcance.

Os processos de discussão pública devem ter uma dinâmica que atenda às particularidades locais de cada grupo ou comunidade. As partes envolvidas devem ser abordadas e convidadas individualmente, sendo que diferentes formatos e métodos

participativos podem ser usados, conforme as especificidades de cada grupo de atores. Todos devem conhecer os objetivos da proposta de atividade, as regras, a forma de organização, as partes envolvidas no processo, os resultados esperados, os prazos, além da agenda e locais das atividades. Os resultados obtidos devem ser disponibilizados para acesso nos canais oficiais de comunicação do Plano visando ampliar o alcance das informações.

Os grupos sociais devem ser estimulados a atuar e cooperar, uma vez que há pouca cultura de participação social nas iniciativas promovidas pelo Poder Público. É importante que os mediadores das atividades sejam



Evento preparatório para o Plano de Mobilidade em Macapá/AP

peças com credibilidade junto à população, com neutralidade e idoneidade, além de terem facilidade de comunicação. As atividades não devem ser conduzidas por políticos ou pessoas demasiadamente identificadas com determinadas correntes ideológicas. O espaço deve ser democrático e plural, e minimizadas as possibilidades de conflitos desnecessários e a partidarização do debate.

O QUE EVITAR?

Evite criar expectativas ao ampliar o debate e instalar um processo que ao final não irá incorporar as contribuições da sociedade.

Os processos participativos, definidos no projeto de comunicação e participação social, devem estar alinhados com a busca pela construção de um plano de ação e de pactos com a população. Esses processos permitirão a consolidação da gestão democrática com medidas, ações e linhas estratégicas dentro do Plano de Mobilidade Urbana (17). Para

chegar a esse resultado, é necessário buscar nos debates com a sociedade:

- integração entre a leitura comunitária e a leitura técnica;
- identificação dos principais problemas e potencialidades da cidade;
- definição das medidas a tomar para transformar a realidade;
- identificação de conflitos e pactos possíveis;
- relação de ações para reduzir os problemas e conflitos identificados;
- discussão sobre os programas e projetos a serem executados;
- identificação de instrumentos para solucionar as questões levantadas, situações e áreas da cidade onde devem ser aplicados;
- discussão sobre as possibilidades orçamentárias para a implementação do Plano.

Algumas etapas se destacam no envolvimento da comunidade: a visão da cidade (2.1), os objetivos (2.2), as metas e prioridades (2.3), a caracterização e o diagnóstico da cidade



Espaços de participação fortalecem a gestão democrática. Fonte: EMBARQ Brasil.

(4.2) e, principalmente, o alinhamento das estratégias e propostas de ação (4.3), com a vontade da população e a solução dos problemas, no momento da consolidação do Plano (4.6). Além das atividades presenciais, um canal contínuo de comunicação (internet e telefone) pode receber sugestões da população, enquanto campanhas educativas podem promover ou ensinar sobre diferentes temas para algum público específico.

A permanência e a transversalidade dos espaços de participação são fundamentais na gestão democrática. Por isso, entende-se que as audiências e as consultas públicas têm efetividade limitada, dada sua natureza pontual e efêmera. A partir de oficinas, mesas de discussão e grupos de trabalho criados para o Plano, podem ser constituídos conselhos permanentes, para dar continuidade à participação social na implantação, acompanhamento e avaliação das medidas e ações do Plano. A instalação desses conselhos servirá como base ativa na discussão de assuntos relacionados ao setor e nos processos futuros de revisão dos planos, tanto de mobilidade como Plano Diretor.

O governo municipal deve assegurar que as demandas da população sejam consideradas no Plano e que não se trata apenas de uma formalidade para cumprir os requisitos legais aos quais estão submetidas as administrações públicas. Se, por um lado, os métodos participativos são vistos pelos gestores como uma barreira, pois levam tempo e geram conflitos, por outro, tendem a conferir maior aceitação pela comunidade, uma vez que são concebidos de forma transparente e considerando o maior número de interessados possível. Através desse processo inclusivo e

democrático, a tendência é de que o Plano sofra menor resistência no momento de sua implementação e o seu legado transcenda as gestões municipais.

Por fim, é preciso que a administração pública retorne aos espaços de participação para prestar contas sobre a inclusão ou não de sugestões dadas pela população na elaboração do Plano de Mobilidade, bem como para apresentar os resultados parciais obtidos com a sua implementação. Esse retorno é fundamental, tanto para a concretização e a manutenção da participação popular como para atingir os objetivos de transparência na administração pública. Ferramentas online de prestação de contas são excelentes iniciativas também, mas a presença física de representantes do governo nos espaços de participação popular é essencial para o envolvimento dos atores, após a finalização do Plano.

RESULTADO

Promova o lançamento do site do Plano de Mobilidade e da agenda das atividades de participação após o anúncio oficial do prefeito na tomada de decisão.



Workshop com atores sociais no Rio de Janeiro/RJ

1.6 ESTRUTURAS DE GESTÃO E PARTICIPAÇÃO

A complexidade para elaborar, implementar e revisar um Plano de Mobilidade demanda estruturas organizacionais para que as gestões política e técnica e o acompanhamento pela sociedade tenham agilidade, qualidade e transparência. As estruturas devem ser formalizadas e ter composição de acordo com as suas distintas atribuições no desenvolvimento dos trabalhos.

IMPORTANTE

Atente para os eventos que possam interferir no cronograma ou influenciar na disponibilidade do quadro de funcionários, como férias, eventos, período eleitoral, concursos públicos, greves, entre outros.

Três estruturas podem contribuir para atender as demandas na construção do Plano de Mobilidade: Comissão Executiva, Comissão Técnica e Comissão de Acompanhamento. A composição varia entre gestores e técnicos da administração municipal, escolhidos dentre os setores mais relacionados à mobilidade, e representantes dos grupos sociais relevantes. As atribuições são distintas, de acordo com as responsabilidades de cada âmbito de decisão e participação no processo.

cada cidade, sendo recomendado não ampliar demasiadamente o número de membros para atingir os seus propósitos. É preciso que cada comissão tenha um coordenador, responsável por encaminhar as atribuições e os trabalhos respectivos. Sugere-se que os coordenadores da Comissão Técnica e os da Comissão de Acompanhamento integrem a Comissão Executiva para favorecer a comunicação, as decisões e as providências nos vários passos do Plano.

A composição das comissões pode variar conforme necessidades e características de

Em relação à Comissão Técnica, que assume a condução dos estudos a partir da sua

ESTRUTURAS DE GESTÃO E ACOMPANHAMENTO		
Estrutura	Composição	Atribuições
Comissão Executiva	Prefeito, secretários das áreas de transporte, urbanismo, meio ambiente, comunicação, desenvolvimento econômico e social, representante da Câmara Municipal.	Realizar a coordenação política do Plano de Mobilidade, validando todo o processo, os estudos e os resultados. Providenciar as condições para o desenvolvimento do Plano e promover a participação de parceiros, técnicos e atores.
Comissão Técnica	Técnicos municipais das áreas de transporte, urbanismo, meio ambiente, comunicação, desenvolvimento econômico e social.	Preparar o termo de referência e o plano de comunicação e participação social. Realizar o gerenciamento e acompanhamento técnico e financeiro dos trabalhos de elaboração e implementação do Plano de Mobilidade.
Comissão de Acompanhamento	Representantes dos parceiros (órgãos externos, legislativo) e grupos sociais mais importantes identificados no mapeamento.	Acompanhar o desenvolvimento do Plano de Mobilidade no atendimento e conciliação das visões e dos interesses dos diferentes grupos sociais.

Fonte: adaptado de IMTT (8).

O QUE EVITAR?

Evite que as estruturas de gestão se estabeleçam sem definição de competências e articulação entre si.

formalização, é importante atentar para a designação de servidores, sua qualificação técnica e capacidade de trabalho, além da carga horária que dedicarão ao Plano, para que haja comprometimento e dedicação visando bons resultados do projeto. Por ser um trabalho de médio a longo prazos, dependendo da necessidade de pesquisas e coleta de informações, convém evitar substituições na equipe técnica envolvida. Também deve ser providenciada uma estrutura física específica para a realização dos trabalhos. Essas decisões são importantes porque demonstram o investimento que a administração municipal está fazendo para equacionar os problemas da mobilidade local.

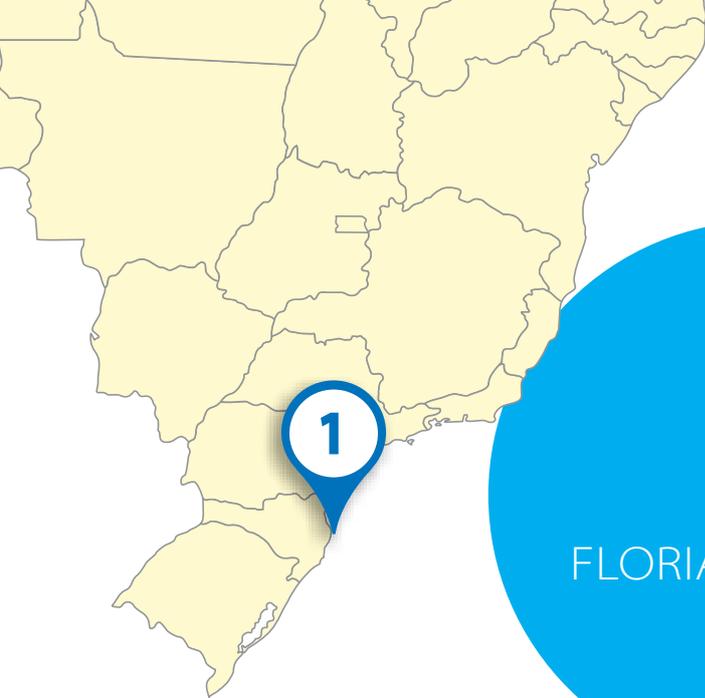
A compatibilização de prioridades e trabalhos entre os órgãos envolvidos é um dos desafios do Plano de Mobilidade, razão para que as estruturas de gestão sejam compostas por representantes de diferentes áreas. É

preciso atentar para eventos ou situações administrativas que alterem o cumprimento de objetivos, prazos ou disponibilidade de pessoal, como eleições, férias, feriados. Caso sejam inevitáveis, é preciso a transferência do conhecimento acumulado, evitando possíveis retrabalhos.

Outro problema a ser minimizado é o excesso de interferência política sobre o trabalho técnico e social. As decisões devem ser tomadas em função de sua viabilidade e necessidade socioeconômica e validadas junto à sociedade. Decisões políticas verticais ou com motivações exclusivamente econômicas tendem à maior rejeição por parte da população, principalmente se forem polêmicas e de significativo impacto para a cidade ou parte dela. As Estruturas de Gestão e Acompanhamento devem utilizar o mapeamento dos atores (1.4) para fazer essa gestão dos interesses e influências.

RESULTADO

Constitua as estruturas de gestão e acompanhamento e torne públicas as atribuições e os responsáveis por cada instância.



BOA PRÁTICA

PLAMUS GRANDE FLORIANÓPOLIS

O planejamento da mobilidade urbana de forma integrada entre os municípios que compõem a Região Metropolitana de Florianópolis (RMGF), no Estado de Santa Catarina, é considerado uma boa prática e pode servir como modelo para municípios que têm sua mobilidade impactada pelas cidades vizinhas. A elaboração de um plano metropolitano não exclui a necessidade de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana para os municípios envolvidos, mas atende as novas

Atividade técnica do PLAMUS em Florianópolis/SC



VIABILIZAR AÇÕES
INTEGRADAS
PARA SUPERAR
PROBLEMAS DE
MOBILIDADE, QUE
MUITAS VEZES
EXTRAPOLAM
OS LIMITES
POLÍTICOS DOS
MUNICÍPIOS,
E MELHORAR
A QUALIDADE
DE VIDA DA
POPULAÇÃO.

diretrizes instituídas pelo Estatuto da Metrópole, que passa a exigir uma gestão metropolitana integrada (18). Entretanto, auxilia na elaboração de cada Plano municipal ao diagnosticar influências externas, contribuir para o planejamento, baseado em análises mais realistas, e viabilizando ações integradas para superar problemas de mobilidade, que muitas vezes extrapolam os limites políticos dos municípios, e melhorar a qualidade de vida da população.

O PLAMUS – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Florianópolis (19) foi realizado pelo governo de Santa Catarina, em conjunto com os 13 municípios que compõem a RMGF, com financiamento do BNDES, com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos. O desenvolvimento do estudo foi realizado por LOGIT, Strategy& e Machado Meyer, empresas que compõem o consórcio vencedor da chamada pública, e contou ainda com a parceria da EMBARQ Brasil (nas áreas de comunicação e participação social), da Universidade Federal de Santa Catarina, do ITDP Brasil, do Urban Systems e da Contacti.

A mobilização inicial do PLAMUS ocorreu em abril de 2013, com a assinatura do Acordo de Cooperação Técnica entre o Estado de Santa Catarina e o BNDES. Em maio, foi lançada a chamada pública para viabilizar economicamente a contratação dos trabalhos técnicos. O consórcio vencedor, entre oito concorrentes, foi anunciado em setembro de 2013. Em dezembro daquele ano, a SC Participações e Parcerias S.A. (SCPar), que desenvolve e gerencia programas e projetos estratégicos do governo do estado, promoveu uma reunião com representantes da sociedade civil e dos principais municípios da RMGF para informar e estimular a participação ativa desses atores na elaboração do PLAMUS. Em janeiro de 2014, foi assinado o contrato entre o BNDES, o governo de Santa Catarina e o consórcio.

Como segunda etapa, foram elaboradas análises preliminares integradas para compreender as características e os problemas inter-relacionados da mobilidade urbana dos 13 municípios. A RMGF possui relevante sazonalidade, pois as praias da região recebem muitos turistas no verão, sendo necessário entender as variações e os impactos que o fenômeno gera na mobilidade ao longo do ano. As análises e pesquisas preliminares possibilitaram um melhor entendimento da ocupação do território, padrões de deslocamentos e demandas da população.



O processo de elaboração do PLAMUS foi oficialmente lançado em março de 2014, através de veiculação na imprensa, redes sociais e canais de informação do Plano. A divulgação da cerimônia de lançamento foi um importante passo para a tomada de decisão e demonstração pública do engajamento dos 13 prefeitos. Foi realizado um seminário com 150 participantes para apresentação das diretrizes que guiariam o desenvolvimento do Plano pelo grupo de trabalho.

Outro destaque do PLAMUS se refere ao trabalho de comunicação e participação social. As ações de divulgação foram fundamentais para engajar a população e legitimar o Plano como um instrumento efetivo de desenvolvimento urbano metropolitano. Foi criada uma plataforma na internet (www.plamus.com.br), com identidade visual própria, notícias, informações sobre as etapas referentes ao PLAMUS, agenda de atividades com a sociedade, disponibilização de materiais apresentados e resultados das oficinas. Também foram criados perfis oficiais do PLAMUS nas principais redes sociais utilizadas pelos públicos do projeto. Estes canais de informação e disseminação de conteúdo são essenciais para engajar e dialogar com a população e mantê-la informada sobre o processo de elaboração e a programação de atividades previstas.

Lançamento oficial do PLAMUS em Florianópolis/SC



Identidade visual do PLAMUS.
Fonte: PLAMUS (19).

Outro passo para estimular a participação social na etapa inicial do PLAMUS foi a realização de oficinas que envolveram os 13 municípios e foram decisivas por envolver e permitir o mapeamento de diversos atores que possuem diferentes interesses e exercem influência na mobilidade urbana. Durante as oficinas, foram estabelecidas prioridades para a solução dos problemas identificados na mobilidade urbana de cada município. Ao longo dos levantamentos e estudos, ocorreram 50 eventos de processo participativo. A divulgação antecipada da programação e do local das atividades nos canais de informação foi fundamental para garantir a presença do público nos eventos.

Com a preocupação de garantir a participação integrada entre o estado e os 13 municípios, foi instituído o Grupo Técnico de Acompanhamento, cujo trabalho foi essencial para assegurar o correto fluxo de informações e o entendimento comum dos técnicos sobre o processo do PLAMUS. Essa estrutura de gestão é formada por técnicos das Secretarias de Planejamento, Infraestrutura e Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis, do Departamento de Transportes e Terminais, de Infraestrutura, da Prefeitura de Florianópolis (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis e Secretaria de Mobilidade Urbana), das Prefeituras de São José, Palhoça e Biguaçu, e coordenado pela SCPAr.

A preparação do PLAMUS foi desenvolvida conforme o recomendado no Passo 1 de construção do Plano, o que contribuiu para o andamento das atividades posteriores. A

ampla divulgação do processo garantiu o diálogo com os diferentes atores envolvidos e o engajamento da sociedade nos eventos e ações programadas. Um Plano de Mobilidade que garanta o processo participativo e gerencie os interesses e influências dos atores é melhor aceito pela sociedade, auxiliando na implantação das soluções de mobilidade propostas e na sua utilização como instrumento efetivo para o desenvolvimento urbano dos municípios.



Composição dos municípios que integram a Grande Florianópolis, abrangidos pelo PLAMUS.

DURANTE AS OFICINAS, FORAM ESTABELECIDAS PRIORIDADES PARA A SOLUÇÃO DOS PROBLEMAS IDENTIFICADOS NA MOBILIDADE URBANA DE CADA MUNICÍPIO. AO LONGO DOS LEVANTAMENTOS E ESTUDOS, OCORRERAM 50 EVENTOS DE PROCESSO PARTICIPATIVO.



PASSO 2

DEFINIÇÃO DO ESCOPO

FOCAR, ORGANIZAR E VIABILIZAR

Conheça as expectativas da população para melhor definir os objetivos a serem alcançados pelo Plano de Mobilidade Urbana e para formular as estratégias de atuação.

O Passo 2 versa sobre a definição do escopo do trabalho a ser feito, que compreende a construção da visão da cidade e a definição de objetivos, área de intervenção, metas, prioridades e horizontes do Plano de Mobilidade. A discussão e a fixação dessas diretrizes e elementos são necessárias para focar e agilizar os próximos passos da metodologia, relativos aos Procedimentos Gerenciais e Elaboração do Plano.

A visão de futuro da cidade é a base das expectativas da sociedade, que deve ser traduzida em objetivos e metas mensuráveis e factíveis em horizontes de curto, médio e longo prazos. Para o Plano, é fundamental conhecer essas expectativas quanto à cidade, à mobilidade urbana e às áreas correlatas, o que deve ser feito através dos espaços criados para o debate e contribuições da participação social.

O *PlanMob: Caderno de Referência para a Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (2)* aborda uma série de conteúdos que podem ajudar a formular o escopo do futuro Plano. Temas como os componentes do sistema de mobilidade, o planejamento e a sua compatibilização com os demais planos municipais voltados ao desenvolvimento urbano e à relação da mobilidade com o meio ambiente são relevantes para a definição da visão, dos objetivos e das metas que cada cidade vai estabelecer.

Sorocaba/SP

2.1 CONSTRUÇÃO DA VISÃO

Elemento essencial para a elaboração do Plano de Mobilidade, a construção da visão de cidade deve sintetizar o futuro desejado pela população, através de um debate que considere múltiplas leituras e perspectivas e seja resultado de um consenso. Atingir o consenso em uma sociedade múltipla e diversa, com diferentes interesses e influências, é um processo desafiador. É preciso diálogo e

pactuação na busca de melhor qualidade de vida e convivência entre todos os cidadãos, priorizando os setores mais necessitados e vulneráveis.

IMPORTANTE

Envolve pessoas de diferentes setores da sociedade de forma a incorporar uma multiplicidade de visões.



Ambiente que valoriza o espaço público para usufruto das pessoas em Florianópolis/SC

“Capital do meio do mundo, banhada pelo rio Amazonas, a acolhedora Macapá une hemisférios e pessoas. Fiel a seus valores históricos e culturais, busca o desenvolvimento sustentável e almeja ser referência em qualidade de vida da região amazônica.”

Visão da cidade de Macapá estabelecida para o Plano de Mobilidade Urbana. Fonte: EMBARQ Brasil.

Esta atividade objetiva conferir maior identidade e pertencimento aos interessados no planejamento de sua cidade. A construção da visão comum da cidade demanda conhecimento de outras estratégias adotadas para o desenvolvimento do município ou para a região nos âmbitos do uso do solo, economia, meio ambiente, sustentabilidade, saúde, educação etc.

O QUE EVITAR?

Evite definições muito extensas e técnicas e/ou estabelecer uma visão inexequível.

A pergunta a responder é “que tipo de cidade queremos para todos?”. Porque, com a visão clara de futuro, torna-se mais fácil saber por onde ir e, assim, definir os objetivos a serem alcançados, a previsão de validação, os estudos, as propostas e ações de todo o planejamento e a implementação do Plano de Mobilidade.

A visão que norteará o Plano de Mobilidade Urbana deve resultar do consenso entre os atores que participaram da sua elaboração. Apresenta como desafio a necessidade

de convencer os gestores da importância de uma abordagem voltada à mobilidade sustentável, entendida como fator estruturante do desenvolvimento urbano, conciliando atividades, crescimento econômico, equidade social e qualidade ambiental para a cidade como um todo.

“Polo tecnológico, econômico, educacional e cultural da Região Sul do Brasil, até seu centenário em 2034, Londrina almeja tornar-se protagonista do desenvolvimento sustentável e de processos inovadores, que tenham a vida como prioridade absoluta.”

Visão da cidade de Londrina estabelecida para o Plano de Mobilidade Urbana. Fonte: EMBARQ Brasil.

O evento para construir a visão comum da cidade deve ter a participação das estruturas de gestão e acompanhamento (1.6) e integrar o projeto de comunicação e participação social (1.5), para incluir demais atores sociais. A construção da visão deve ser conduzida por um facilitador responsável por identificar e agrupar potencialidades, condicionantes e deficiências, para consolidar a redação final. Neste momento, especificamente, o tema da mobilidade não necessariamente precisa estar em foco, uma vez que a visão da cidade que queremos deve ser ampla e considerar todos os aspectos da vida cotidiana.

RESULTADO

Divulgue a visão de futuro da sua cidade construída de forma participativa em diferentes meios de comunicação (sites, redes sociais, jornal, televisão etc.).



Estudos de campo para projeto de segurança viária em São Paulo/SP

2.2 OBJETIVOS E ÁREA DE INTERVENÇÃO

A definição dos objetivos e da área de intervenção do Plano de Mobilidade são desdobramentos necessários para alcançar a visão estabelecida para a cidade. Considerando as análises preliminares (1.2) já realizadas, a formulação dos objetivos deve traduzir o que se pretende obter com o Plano.

IMPORTANTE

Traduza a visão de cidade em objetivos claros e transparentes.

Os objetivos devem ser explícitos, indicar os temas a tratar e sua relação com as melhorias desejadas, mensuráveis em nível social, ambiental ou econômico. Ao definir preliminarmente o grau de detalhamento do Plano, podem ser estabelecidos objetivos de natureza estratégica, que resultam em diretrizes gerais para desenvolvimento posterior de ações e projetos recomendados. Os objetivos específicos, por sua vez, implicarão o detalhamento de diretrizes e soluções em nível executivo, apontamento de responsáveis e fontes de financiamento.

Essas abordagens influenciam na definição do objeto dos estudos a serem especificados pelo termo de referência (3.2) e na necessidade de recursos técnicos, prazos e possíveis serviços de consultoria a contratar. Por ser um instrumento legal, entende-se que o Plano de Mobilidade deve evitar a inclusão de alternativas operacionais muito específicas, sujeitas a transformações pelo dinamismo da mobilidade, sob pena de tornar inflexíveis os ajustes normalmente necessários nesse tipo de situação. Assim, objetivos de natureza pontual podem ser incluídos, tendo em mente que as diretrizes e soluções podem ser apontadas no Plano, para que o seu detalhamento seja desenvolvido por estudos complementares.

O QUE EVITAR?

Evite o estabelecimento de objetivos não factíveis para que o Plano de Mobilidade não seja desacreditado futuramente.

A delimitação geográfica, as características territoriais, o perímetro urbano, as centralidades, as áreas de expansão e as relações da mobilidade além de suas fronteiras são aspectos a considerar na escolha da área de intervenção. Importante também é definir o escopo geral do projeto de acordo com as diferentes estruturas urbanas existentes, a hierarquia viária, os modos de transporte, de serviços e de infraestruturas relacionados aos deslocamentos de pessoas e cargas.

A definição de objetivos e da abrangência territorial do Plano deve atentar para a integração com os demais municípios, particularmente aqueles que integram uma região metropolitana ou aglomeração urbana. Essa necessidade está disposta pelo Estatuto da Metrôpole, que inclusive dispõe sobre a necessidade de compatibilizar as políticas de desenvolvimento urbano municipal com as de âmbito regional. Dispõe ainda sobre a necessidade do plano regional, em que a mobilidade é um dos temas que afetam direta e indiretamente a qualidade de vida da população.

A formulação de objetivos e a definição da área de abrangência devem ser conduzidas pela Comissão Técnica, a partir dos resultados das análises preliminares e discussões prévias promovidas nas atividades anteriores. O resultado desse trabalho deve ser apreciado e validado pela Comissão Executiva e de Acompanhamento.

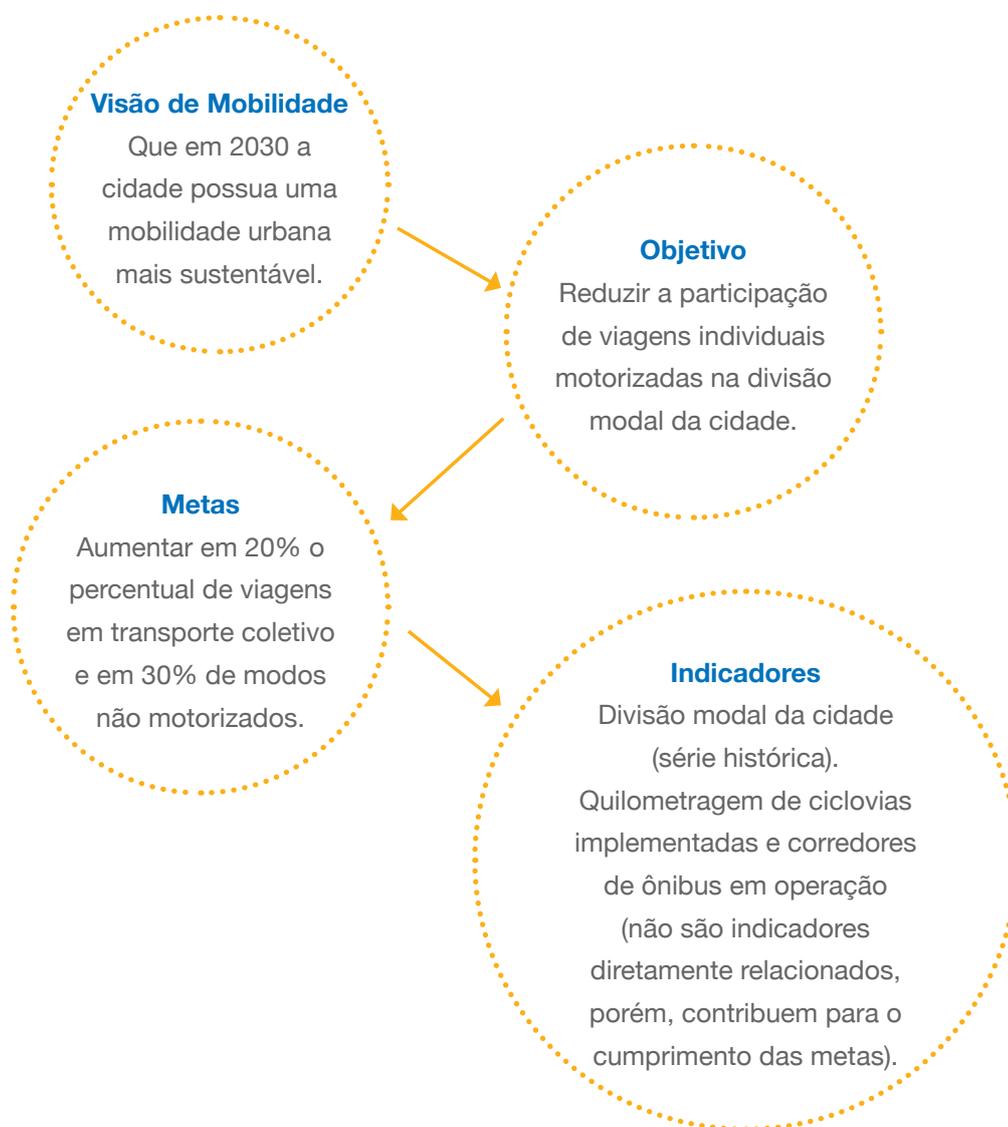
RESULTADO

Defina os objetivos e a área de intervenção do Plano de Mobilidade para subsidiar a elaboração do termo de referência.

2.3 METAS, PRIORIDADES E HORIZONTES

Os objetivos estabelecidos precisam de parâmetros para organizar a gestão e avaliar o sucesso da implementação do Plano de Mobilidade. A definição de metas mensuráveis e eficazes, o estabelecimento de prioridades e de horizontes de ações de curto, médio e longo prazos são alguns dos requisitos para atender esse fim. E a Lei de Mobilidade Urbana, ao estabelecer que o Plano de Mobilidade seja revisto a cada dez anos, induz ao planejamento para esse prazo.

As metas devem traduzir os objetivos (2.2) e orientar as ações do Plano, buscando atingir a visão de mobilidade urbana, como um desdobramento da visão de cidade (2.1) e como forma de alcançar os objetivos propostos. Sua escolha deve levar em conta uma análise dos recursos e conhecimentos técnicos e institucionais disponíveis (1.2), com o cuidado de não eleger algo que dificilmente possa ser cumprido. As metas terão que ser validadas durante a elaboração do Plano



Exemplo de interligação entre elementos do planejamento da mobilidade. Fonte: adaptado de Rao et al. (12).

através de indicadores de desempenho (4.5) que avaliarão as soluções implantadas e o êxito do Plano. Ou seja, há uma interligação entre esses elementos, que se desdobram para contribuir no planejamento das ações.

Não é possível indicar metas para todos os temas do Plano de Mobilidade, sendo conveniente classificá-las em função do interesse e dos recursos disponíveis para sua adoção. Após ampla discussão social, é preciso ordená-las conforme importância e consenso entre os atores, tendo claro que a obtenção das metas tem estreita relação com a estimativa de tempo previsto para execução de cada projeto.

É preciso que as metas sobre os diferentes temas sejam claras: se haverá redução, aumento ou manutenção de determinado

aspecto/índice, e em que prazo isso deve acontecer. Porcentagem de redução dos índices de acidentes com vítimas; aumento do índice de passageiro por quilômetro (IPK); aumento das viagens por modais não motorizados e coletivos; redução dos tempos de viagem; implantação de programas de melhorias de informação ao usuário; e aumento do número de intersecções acessíveis são alguns exemplos de metas que podem ser definidas por um plano, mensuradas pelos indicadores e atreladas a horizontes de implementação.

De forma geral, as cidades precisam de intervenções de distintos portes, o que exige estratégias com tempos e investimentos diversos, porque muitos projetos de mobilidade demandam grandes períodos de maturação entre seu desenvolvimento e sua implantação. As administrações, portanto, devem se organizar para realizar medidas de

O QUE EVITAR?

Evite definir metas sem estabelecer um horizonte de implementação e prioridades.



Atenção aos portadores de deficiência em Brasília/DF

IMPORTANTE

Cumpra as medidas prioritárias e de curto prazo dada a sua importância para a credibilidade e a legitimação do Plano de Mobilidade.

impacto imediato e medidas de repercussão em maior prazo, relacionando o grau de investimento e os resultados esperados.

A definição de prioridades e horizontes é uma boa oportunidade para promover as atividades de participação popular. Cabe à administração municipal traçar um panorama das principais demandas existentes e das possibilidades de investimento para estabelecer medidas de grande impacto, curto prazo e baixo investimento, como prioridades

para a implementação do Plano, privilegiando as áreas mais carentes da cidade.

Os horizontes temporais do Plano de Mobilidade são fixados levando em conta objetivos e metas de curto, médio e longo prazos, conforme suas repercussões política, gerencial e financeira. Indicativamente, podem ser considerados horizontes de 2 a 3 anos (curto prazo), 6 a 7 anos (médio prazo) 15 anos (longo prazo) para a definição de um cronograma geral do programa de ação (4.4) e do plano de investimentos.

RESULTADO

Defina e valide as metas a partir da integração entre a leitura comunitária e a leitura técnica.



Transporte cicloviário priorizado no Plano de Mobilidade Urbana de Sorocaba/SP.



BOA PRÁTICA

PDTUM SOROCABA

Sorocaba, cidade de aproximadamente 600 mil habitantes localizada no interior do Estado de São Paulo, elaborou seu Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTUM (20) entre agosto de 2012 e abril de 2013. Os trabalhos foram desenvolvidos pela Prefeitura, por meio da Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba, conhecida como URBES – Trânsito e Transportes, empresa pública com atribuições de planejamento, fiscalização e operação do trânsito e da mobilidade da cidade.

Identidade visual do Plano de Mobilidade de Sorocaba/SP.
Fonte: Prefeitura Municipal de Sorocaba (20).



Plano de Mobilidade da **Cidade de Sorocaba**

A MOBILIDADE
ESTÁ DIRETAMENTE
RELACIONADA À
VISÃO DE FUTURO
ALMEJADA PARA
A CIDADE, SENDO
PONTO-CHAVE E
TRANSVERSAL PARA
O ÊXITO ESPERADO.

A elaboração do PDTUM pelos agentes municipais, que conhecem a realidade local, favoreceu o entendimento das expectativas da população. O Plano pontua que a “população e o governo de Sorocaba já reconhecem a necessidade de se pensar uma nova forma de viver na cidade – com mais qualidade de vida, mais áreas verdes, menos emissões e menos automóveis”, demonstrando que a mobilidade está diretamente relacionada à visão de futuro almejada para a cidade, sendo ponto-chave e transversal para o êxito esperado.

Apesar de o Plano ser restrito aos limites políticos da cidade, a influência dos municípios vizinhos foi considerada no diagnóstico, inclusive por Sorocaba ser um polo regional, atrator de viagens de outras localidades, o que requer um planejamento integrado. A partir da definição do escopo e da área de intervenção, foram estabelecidos os objetivos do PDTUM e planejadas as etapas seguintes da elaboração. O Plano de Sorocaba, de acordo com as diretrizes da Lei n. 12.587/12, tratou como essenciais as ações em prol do transporte não motorizado e transporte coletivo, a inclusão social e a gestão participativa e democrática para atender as demandas da sua população. As demandas se traduziram nos objetivos definidos pelo PDTUM, como, por exemplo:

- mobilidade democrática priorizando pedestres, ciclistas e passageiros de transporte coletivo;
- acesso seguro e confortável aos pedestres, ciclistas, usuários do sistema de transporte público e motoristas de todas as faixas etárias em diferentes condições físicas;
- desestímulo ao uso do automóvel através de políticas públicas e infraestrutura de transporte coletivo e transporte não motorizado;
- garantia do deslocamento das pessoas em um transporte coletivo de qualidade, integrado e rápido, considerando sua priorização na circulação viária e nos investimentos públicos;
- seguimento das normas de Acessibilidade Universal;
- participação da sociedade na resolução dos problemas de mobilidade;
- promoção de ações para garantir a todos, independentemente da capacidade de pagamento ou de locomoção, o direito de se deslocar e usufruir a cidade com autonomia e segurança;

- estruturação urbana que aumenta a possibilidade física de deslocamentos por modo coletivo através de adensamento de atividades e de residências ao longo dos corredores de transporte.
- integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- redução das desigualdades e promoção da inclusão social;
- integração com o Plano Diretor Municipal para servir como instrumento de formar políticas de ocupação do solo mais equilibrado e eficiente.

O PDTUM estabeleceu também metas, definiu horizontes de implementação e hierarquizou prioridades. Três prazos para cenários futuros foram construídos a partir da finalização do Plano: curto prazo, considerados três anos (até 2016); médio prazo, considerados sete anos (até 2020); e longo prazo, considerados 15 anos (até 2027).

A instituição do Plano de Gerenciamento de Calçada é um exemplo de meta do PDTUM para o transporte não motorizado. A meta é revitalizar os passeios e aumentar a segurança para os

Infraestrutura cicloviária segregada e contínua em Sorocaba/SP



pedestres. A priorização de ações de melhoria nas calçadas foi ordenada da seguinte forma:

1. áreas com maiores concentrações de pedestres;
2. ao longo dos corredores prioritários para transporte coletivo;
3. pontos com altas taxas de acidentes envolvendo pedestres;
4. áreas sem calçada;
5. outros trechos.

Antes da elaboração do Plano, Sorocaba já possuía uma rede cicloviária com 115 km de extensão. Com essa infraestrutura implantada, porém com utilização abaixo do esperado, a cidade entendeu que apenas construir vias segregadas não seria suficiente para ampliar a participação modal das bicicletas. Posto isso, definiu-se a concentração de esforços para uma maior conectividade e expansão da rede, qualificação do atual sistema e promoção de campanhas de educação e incentivo ao uso da bicicleta. Alguns exemplos de metas gerais relacionados a este modo de transporte:

Acesso seguro e confortável para os usuários do sistema de transporte coletivo em Sorocaba/SP



- diversificar o perfil do ciclista típico;
- aumentar o número de viagens realizadas por bicicletas e melhor equacionar a divisão modal;
- manter baixo o nível de acidentes envolvendo ciclistas;
- melhorar a qualidade de vida em Sorocaba.

Posteriormente, na fase de propostas, as ações de implantação para os modos não motorizados do PDTUM foram detalhadas de acordo com o horizonte estabelecido e se concentraram em dois grandes eixos, infraestrutura cicloviária e ações educativas. A proposta de expansão da rede cicloviária em mais 120 km apresentou uma tabela com as especificações de extensão, localização, tipologia e prazo de implantação dos trechos, sendo 42 km previstos para serem implementados em curto prazo, 46 km para implantação em médio prazo e 31 km em longo prazo.

Conhecer as demandas da população permite estabelecer objetivos que respondam a estas expectativas de forma clara, contribui na definição de metas para se alcançar os objetivos e também estabelece um ordenamento das ações prioritárias para seus horizontes de implantação.

CONHECER AS
DEMANDAS DA
POPULAÇÃO
PERMITE
ESTABELEECER
OBJETIVOS QUE
RESPONDAM
A ESTAS
EXPECTATIVAS DE
FORMA CLARA.



Unidade para usar BCU

COLI

BILHETE UNICO

TALE

BR

Ent

PASSO
3

PROCEDIMENTOS GERENCIAIS

PLANEJAR E FORMALIZAR

Formalize as cooperações técnicas e institucionais e desenvolva o termo de referência e o plano de trabalho.

O Passo 3, relativo aos procedimentos gerenciais, tem finalidade administrativa e operacional, envolvendo principalmente a Comissão Técnica. Nesta etapa, são tomadas as providências quanto à elaboração do termo de referência, definição do plano de trabalho, cronograma geral e viabilização das cooperações técnicas e institucionais para iniciar efetivamente o trabalho técnico do Plano. É o momento de buscar parcerias, o que requer negociações, formalização e definição de responsabilidades e recursos. Para conferir transparência ao processo, a população precisa constantemente ser informada sobre quem são os parceiros, o teor dos contratos formulados, os termos conveniados e os resultados esperados.

Caso o município tenha um órgão gestor de transporte com recursos técnicos qualificados e disponíveis e uma boa base de dados e pesquisas, convém que o Plano seja elaborado internamente. Entretanto, independentemente da elaboração com recursos técnicos próprios ou terceirizados, parcial ou integralmente, é necessário que se prepare um termo de referência, um plano e cronograma de trabalho, objetivando organizar e otimizar as questões técnicas e gerenciais relacionadas ao Plano.

Na montagem do plano de trabalho, é necessário incorporar as atividades de participação social prevista, que ocorrem em paralelo às atividades técnicas, pois influenciam diretamente nos prazos e na forma de atuação da equipe envolvida e, portanto, devem ser constantemente acompanhadas e compatibilizadas. Em casos de contratação de serviços, o termo de referência deve explicitar essa abordagem e a consideração de demandas e expectativas da população na elaboração e na discussão das propostas do Plano.

São José dos Campos/SP

3.1 COOPERAÇÃO PARA ELABORAÇÃO

O planejamento da mobilidade urbana de um município consiste em um trabalho complexo que, muitas vezes, vai requerer conhecimentos especializados, detidos por profissionais ou entidades com experiência ou atribuições legais em assuntos técnicos ou institucionais. A cooperação e a parceria de entidades públicas de diferentes âmbitos, não governamentais e privadas, além de qualificarem o trabalho da administração municipal, podem facilitar as condições de realização do Plano de Mobilidade através do aporte de informação, experiência, recursos humanos, financeiros ou materiais necessários.

A formalização das distintas parcerias é essencial e deve envolver necessariamente acordos institucionais que atendam às normas legais, firmados através de contratos e convênios. Neste momento, devem ser definidos o plano de trabalho, os prazos, as responsabilidades, os produtos e os custos financeiros de cada parte integrante da cooperação. Para que o processo seja transparente, é necessário informar à sociedade civil e demais interessados a respeito da parceria e dos resultados esperados.

IMPORTANTE

Tenha claro e formalize quais os objetivos e resultados esperados com cada parceria desde o início.

Poder Legislativo, Judiciário, municípios vizinhos, entidades de âmbito regional, estadual, federal e mesmo internacional, de diferentes segmentos – uso do solo, saneamento, meio ambiente, sustentabilidade, tecnologia, pesquisa etc. – podem participar e enriquecer o processo de construção do Plano. São válidas, ainda, visitas a locais que praticaram medidas com sucesso e o convite a especialistas para conhecerem o município, opinarem sobre a questão a tratar e relatarem a sua experiência para os envolvidos no trabalho, sejam eles técnicos, gestores ou a comunidade.

Universidades locais e institutos de pesquisa são ótimos parceiros nesse processo, pois, além de qualificar a elaboração do Plano, podem capacitar e transferir o conhecimento para os municípios. Consultorias externas também podem ser boas opções pela sua expertise e possibilidade de agregar conhecimentos ao corpo técnico dos agentes públicos envolvidos.

As parcerias e contratações podem ser muito positivas para o processo de elaboração do Plano. Porém, se o objeto e o prazo dos trabalhos não forem devidamente especificados nos termos do contrato e as ações não forem compatibilizadas com as desenvolvidas pelas demais comissões, podem representar um risco a mais para o projeto. Assim, devem ser bem avaliadas as reais condições das cooperações contribuir e o quanto custarão para o município.

O QUE EVITAR?

Evite que as equipes internas e externas à administração municipal trabalhem de forma desarticulada.

Em síntese, o Plano de Mobilidade pode ser elaborado exclusivamente com recursos técnicos do município; com equipes locais e a contratação de consultores especializados para determinadas atividades e serviços específicos, como realização de pesquisas, simulações etc.; ou, ainda, através de contratação de uma empresa especializada, que elabore o Plano em sua totalidade.

Independentemente da opção escolhida, a coordenação sempre deve ser através de alguma das estruturas de gestão, quais sejam Comissão Executiva, Comissão Técnica e Comissão de Acompanhamento.

RESULTADO

Divulgue o estabelecimento de parcerias, formalizadas por meio de acordos institucionais que atendam às normas legais, regulamentados através de contratos e convênios.



Assinatura de cooperação técnica em São José dos Campos/SP



Reunião técnica para ações em mobilidade urbana em São José dos Campos/SP

3.2 TERMO DE REFERÊNCIA E LICITAÇÃO

O termo de referência (TR) é o instrumento que balizará a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, seja ele realizado total ou parcialmente pela administração municipal, por consultoria contratada ou por meio de parcerias (3.1). Em todas as situações, a sua elaboração é indispensável para a administração pública por determinar os serviços técnicos a serem realizados, orientar os profissionais e explicitar recursos e custos envolvidos no trabalho.

IMPORTANTE

Dimensione a complexidade do processo e as condições para elaboração e entrega dos produtos no termo de referência porque esses elementos têm estreita relação com a qualidade do Plano de Mobilidade.

Estratégico na gestão de planos e projetos, particularmente na atividade pública, a preparação do TR para o Plano de Mobilidade implica prever o que será feito para obter os resultados esperados, minimizando os riscos de insucesso. O TR apresenta o detalhamento do trabalho a ser feito: estima a dimensão e a complexidade do processo, informa sobre as bases de dados e estudos disponíveis e a pesquisar, define aspectos metodológicos, relaciona condições e produtos intermediários e finais de entrega. Inclui ainda um plano de trabalho que coordena as etapas dos serviços a serem executados, os prazos, os agentes envolvidos, a necessidade de recursos técnicos e materiais, os custos, a supervisão dos trabalhos.

Muitos municípios não dispõem de equipe técnica suficiente e/ou capacitada para desenvolver o Plano por conta própria e precisam, além de possíveis cooperações, contratar serviços terceirizados para o trabalho. A licitação é a forma de seleção do serviço de consultoria, definida de acordo com o porte do estudo. A fixação da modalidade da licitação é vinculada ao valor estimado do serviço: tomada de preços, concorrência, pregão. O tipo de licitação: menor preço, melhor técnica, técnica e preço e maior lance ou oferta, devem ser definidos pela administração municipal. Por se tratar de um serviço especializado, entende-se que a opção recomendada é a licitação através de técnica e preço. Ainda que mais trabalhosa, ela qualifica o processo de escolha da consultoria a contratar e os resultados pretendidos.

É importante evitar a reprodução de editais de outras cidades, principalmente porque o TR integra o processo licitatório de contratação de consultorias e, em geral, a realidade e as demandas de uma cidade

não correspondem às de outra. É preciso ter claro que um TR genérico irá resultar em um Plano genérico, o que não interessa para uma cidade e sua população.

O QUE EVITAR?

Evite um termo de referência genérico, descontextualizado ou reproduzido de outros municípios.

Várias definições básicas que a Comissão Técnica necessita para a montagem do TR são obtidas com a aplicação do passo a passo: objetivos, abrangência, metas, prioridades, horizontes do Plano. Outros elementos como a metodologia e o plano de trabalho, os produtos parciais e finais, os recursos humanos e materiais, os prazos, a estimativa de custo e desembolso, a dotação orçamentária, precisam ser estabelecidos. O projeto de comunicação e a sistemática de participação social devem ser referidos no texto para assegurar que a abordagem social seja mantida na elaboração do Plano.

É importante que o TR seja objetivo e claro, discriminando atividades indispensáveis e evitando incoerências ou omissões, que posteriormente não poderão ser cobradas por quem vai supervisioná-lo. Frequentemente, em serviços dessa natureza, é produzido um termo de referência simplificado, que irá resultar em um estudo de pouca aplicação, dependente de complementações. Por outro lado, convém que o detalhamento de algumas propostas fique excluído do TR, sob pena de comprometer o prazo e o custo no Plano, devendo ser objeto de projetos posteriores.

Premissas mal elaboradas e possíveis riscos devem ser identificados previamente e minimizados. Erros de planejamento

orçamentário, demandas não previstas e mau dimensionamento da equipe e dos recursos devem ser evitados para não comprometer os prazos e a qualidade do Plano de Mobilidade Urbana.

Além da parte técnica, a realização de licitação demanda procedimentos e atendimento a prazos legais pela Comissão Técnica. Recomenda-se especial cuidado nas questões jurídicas e administrativas que

podem inviabilizar ou retardar o processo. O TR embasará o processo licitatório e a contratação de empresas, completando as condições necessárias para iniciar a elaboração do Plano (Passo 4).

O tamanho e o conteúdo do TR dependerão da complexidade e abrangência do Plano de Mobilidade desejado. Os elementos mínimos que devem compor o TR são:

CONTEÚDO DO TERMO DE REFERÊNCIA PARA O PLANO DE MOBILIDADE	
OBJETIVOS	Definição do que visa o Plano de Mobilidade com a indicação de questões prioritárias para o município, como a busca de soluções para sistemas de transporte, aspectos de regulação, financiamento etc.
ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA DOS TRABALHOS	Contextualização da mobilidade local e indicação de precondições e requisitos metodológicos do trabalho, como: diretrizes, metas, abrangência, horizontes de estudo, bases de dados e estudos disponíveis, relação e especificação de pesquisas a realizar, análises, diagnóstico, prognóstico, condições de formulação de alternativas, de indicadores e de propostas. Em relação ao conteúdo a ser estudado, inclusão dos temas obrigatórios da Lei de Mobilidade e temas particulares, aplicáveis à mobilidade em função do porte e características locais
PRODUTOS DO TRABALHO	Relação de produtos parciais previstos, como os relatórios de etapas e atividades realizadas; e de produtos finais, incluídos o documento técnico e a minuta de projeto de lei para instituição do Plano. Indicação de tipos e número de cópias de documentos impressos e digitais, nas diferentes fases do estudo. Inclusão de softwares e materiais adquiridos para o projeto de comunicação e participação social, se necessário
GESTÃO E ACOMPANHAMENTO	Apresentação das estruturas de gestão e acompanhamento dos trabalhos técnicos. Definição da frequência de reuniões de supervisão dos trabalhos pela Comissão Técnica e da relação com mecanismos a atividades de participação social
PLANO DE TRABALHO	Caracterização de etapas e atividades para a elaboração do Plano e indicação de prazos e responsáveis pela execução

CRONOGRAMA BÁSICO	Definição do início e final de cada etapa e atividade, apontadas a interdependência e a possibilidade de execução simultânea de diferentes atividades
RECURSOS HUMANOS	Relação e qualificação de técnicos e demais profissionais necessários, com estimativa de horas de trabalho por pessoa
RECURSOS MATERIAIS	Previsão de recursos para a execução das principais atividades (realização, processamento e análise das pesquisas, mapeamentos, produção de documentos etc.) e para os deslocamentos, reprografia, aquisição de softwares e outros
ORÇAMENTO BÁSICO	Estimativa de custo para realização das atividades, incluindo custos internos à administração (uso de recursos próprios) e custos externos (serviços contratados ou conveniados)
FORMA DE VIABILIZAÇÃO	Indicação da origem dos recursos técnicos e financeiros necessários para suprir as necessidades, tanto internos à estrutura da administração municipal (ou outra instância de governo), mediante custeio ou financiamento, ou viabilizados através de convênio e parcerias com instituições de ensino e de pesquisa ou contratação total ou parcial de serviços de consultoria externos
FORMA DE PAGAMENTO	Previsão de desembolso das parcelas conforme a realização das atividades previstas no cronograma

RESULTADO

Elabore e realize o lançamento do termo de referência.

3.3 PLANO DE TRABALHO E CRONOGRAMA

IMPORTANTE

Considere as ações de participação social e as etapas administrativas e burocráticas que impactam diretamente o cronograma de trabalho.

O plano de trabalho e o cronograma são recursos indispensáveis no planejamento e na realização do Plano de Mobilidade Urbana ao prever as principais etapas e atividades e estabelecer os tempos necessários para a sua realização. A definição e o grau de detalhamento do plano de trabalho e do cronograma ocorrem em duas etapas, a partir da definição dos responsáveis pelo desenvolvimento do Plano, sejam eles agentes públicos, consultoria contratada ou equipe mista.

Inicialmente, tanto o plano de trabalho como o cronograma são predefinidos pela Comissão Técnica, responsável pela elaboração do Plano. Visando compor o termo de referência, as etapas, atividades e metodologia devem ser previstas de maneira geral, bem como os prazos e os produtos que marcam a finalização de cada etapa, considerando a inter-relação entre as atividades e a necessidade de revisão e validação dos estudos.

A partir da data de início da elaboração do Plano de Mobilidade propriamente dito, seja ele desenvolvido exclusivamente pela Comissão Técnica, ou contando com a cooperação através de parcerias ou da contratação de serviços de consultoria, o plano de trabalho e o cronograma

precisam ser ajustados e detalhados. A sua especificação é necessária para compatibilizar atividades, produtos, datas e eventos previstos, a partir da assinatura do convênio ou da autorização de serviço de um contrato.

Em caso de licitação, a consultoria deve entregar uma proposta de plano de trabalho, com a programação, a metodologia para desenvolvimento das atividades, o fluxograma, a estrutura técnico-administrativa necessária, a alocação de recursos e o cronograma geral. A proposta deve indicar o detalhamento e a relação entre os serviços. Antes de iniciar a elaboração do Plano, é preciso que a Comissão Técnica e a consultoria promovam os esclarecimentos e ajustes necessários no Plano e no cronograma, visando otimizar os procedimentos de trabalho.

Atenção especial deve ser dada ao planejamento das atividades que envolvem a apresentação e a discussão dos produtos com a população, de acordo com o projeto de comunicação e participação social e sua transversalidade ao longo do processo. As atividades que compõem o desenvolvimento do plano de trabalho podem ser segmentadas conforme a sua natureza: pesquisas, mapeamentos, análises, diagnóstico, prognóstico, elaboração de cenários, formulação de alternativas, detalhamento de soluções etc. Também podem ser agregadas conforme o tipo de assunto tratado: transporte coletivo, infraestrutura, acessibilidade, aspectos institucionais, financiamento etc. Ou ainda conforme a equipe envolvida ou o período

Nº	ATIVIDADES	MÊS 1	MÊS 2	MÊS 3	MÊS 4	MÊS 5	MÊS 6	MÊS 7	MÊS 8	MÊS 9	MÊS 10	MÊS 11	MÊS 12
1	Preparação												
1.1	Mobilização inicial	■											
1.2	Análises preliminares	■	■										
1.3	Tomada de decisão		■										
1.4	Mapeamento dos atores		■										
1.5	Comunicação e participação social												
1.5.1	Plano de comunicação e participação social		■	■									
1.5.2	Realização das atividades (oficinas, audiências etc)				■	■	■	■	■	■	■	■	■
1.6	Estruturas de gestão e participação		■	■									
2	Definição do escopo												
2.1	Construção da visão			■									
2.2	Objetivos e área de intervenção			■	■								
2.3	Metas, prioridades e horizontes			■	■								
3	Procedimentos gerenciais												
3.1	Cooperação para elaboração			■	■								
3.2	Termo de referência e licitação			■	■								
3.3	Plano de trabalho e cronograma finais					■							
4	Elaboração												
4.1	Caracterização e diagnóstico												
4.1.1	Levantamentos e pesquisas					■	■						
4.1.2	Análises e diagnóstico					■	■	■					
4.2	Cenários e avaliação de impactos							■	■				
4.3	Formulação e avaliação de propostas									■			
4.4	Programa de ação										■		
4.5	Indicadores de desempenho										■		
4.6	Consolidação do plano											■	
5	Aprovação												
5.1	Verificação da qualidade											■	
5.2	Audiência pública final												■
5.3	Instituição do plano												■

Cronograma hipotético elaborado com base nos passos e atividades propostas pela metodologia

de execução. Esses agrupamentos permitem uma melhor organização das tarefas a serem realizadas e a visualização do processo como um todo.

O QUE EVITAR?

Evite fixar prazos muito curtos, que podem resultar em um Plano de Mobilidade feito às pressas, sem atender as necessidades da mobilidade local.

O tempo necessário e o cronograma para elaboração do Plano de Mobilidade dependem diretamente das especificações metodológicas, do plano de trabalho e dos recursos disponíveis para sua realização. Quanto maior a cidade, maior a complexidade do escopo do trabalho e sua abordagem, o que requer mais dados e informações, avaliações e, portanto, maior tempo e número de pessoas envolvidas. Uma maneira de reduzir o prazo de elaboração do Plano é a definição e realização de pesquisas e de coleta de dados primários, cuja antecipação pode ser conciliada com períodos adequados de aplicação, conforme apresentado na atividade 4.1.

Ao elaborar o cronograma, deve-se levar em conta os períodos de férias, recessos, eleições, feriados, ou qualquer evento que possa influenciar na dinâmica de trabalho. Também deve ser prevista a possibilidade de atrasos na execução das atividades mais complexas e o tempo adicional para

procedimentos administrativos e burocráticos, principalmente no caso de contratações de pesquisas, consultorias, parcerias, convênios etc. Convém avaliar os possíveis riscos do processo e quais medidas mitigadoras poderiam ser adotadas para minimizar eventuais atrasos e impactos negativos.

De forma geral, as cidades que dispõem de boas bases de dados, ou os municípios com menos de 250 mil habitantes, devem considerar um prazo mínimo de 6 meses para a elaboração do Plano de Mobilidade. Para os municípios de porte intermediário, entre 250 e 500 mil habitantes, é recomendável a previsão de um prazo de 8 a 10 meses, atingindo 12 meses, principalmente se houver necessidade de realização de pesquisa de origem e destino. Nos municípios com mais de 500 mil habitantes ou integrantes de regiões metropolitanas, o prazo mínimo razoável passa a ser de 12 meses, ou de 18 meses, quando incluírem pesquisa de origem e destino domiciliar e estudos mais detalhados para instrução de processos de financiamento.

RESULTADO

Elabore o plano de trabalho e o cronograma de elaboração e divulgue entre todos os atores envolvidos na construção do Plano de Mobilidade.



BOA PRÁTICA

PLANMOB SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Reconhecendo a importância de fazer um bom Plano de Mobilidade Urbana, São José dos Campos, município do Estado de São Paulo de aproximadamente 650 mil habitantes, comprometeu-se em assegurar que as etapas iniciais de preparação e definição do escopo do trabalho fossem desenvolvidas de forma consistente e participativa. O PlanMob de SJC (21) contou com canais de informação oficiais como site (<http://planmob.sjc.sp.gov.br>) e perfis nas redes sociais, além de identidade visual própria do Plano. A definição da visão de cidade, objetivos, metas e prioridades também contribuiu para que os procedimentos gerenciais fossem desenvolvidos com êxito.

Identidade visual do PlanMob
São José dos Campos.
Fonte: PlanMob de SJC (21).



**PLAN
MOB**
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Unindo caminhos. Movimentando pessoas.

O TERMO DE REFERÊNCIA PARA A CONTRATAÇÃO DO PLANMOB SJC ESPECIFICA OS ITENS NECESSÁRIOS PARA ORIENTAR A REALIZAÇÃO DO TRABALHO, TANTO NO QUE O PODER PÚBLICO ESPERA DOS EXECUTORES QUANTO NO QUE A CONSULTORIA DEVE APRESENTAR, ESTIMADOS OS CUSTOS DOS SERVIÇOS.

Valorização do transporte coletivo e da segurança viária em São José dos Campos/SP

No início do processo de desenvolvimento do Plano, a Prefeitura de São José dos Campos optou por realizar cooperações para a elaboração que agregaram conhecimento técnico e experiência ao trabalho. O IPPLAN – Instituto de Pesquisa, Administração e Planejamento é uma organização social que auxilia cidades na provisão de governança, articulando a administração pública, sociedade civil e iniciativa privada. A parceria com essa organização foi essencial para a estruturação dos procedimentos gerenciais. O IPPLAN auxiliou a administração municipal de SJC em diversas atividades como a montagem e o detalhamento do plano de trabalho e do cronograma, a organização das equipes técnicas e a redação do termo de referência. O município contou também com a cooperação técnica da EMBARQ Brasil, que auxiliou nas oficinas participativas, com conhecimento técnico para o alinhamento estratégico do Plano e na revisão do termo de referência.

O termo de referência para a contratação do PlanMob SJC especifica os itens necessários para orientar a realização do trabalho, tanto no que o poder público espera dos executores quanto no que a consultoria deve apresentar, estimados os custos dos serviços. Alguns dos elementos que integram o TR são: objetivo do plano; área de abrangência; informações e dados existentes; plano de trabalho; plano de comunicação; diagnósticos e produtos a elaborar e apresentar. O TR estabelecia que as demandas e expectativas da população deveriam ser consideradas no desenvolvimento dos produtos





previstos. Coube à empresa contratada a realização de: diagnóstico e prognóstico; concepção de alternativas, incluindo estimativa dos custos de investimento e transporte; pré-estudo de viabilidade das intervenções do Plano; sugestão de mecanismos alternativos de financiamento; plano de implantação e monitoramento do PlanMob SJC.

O cronograma que integra o TR reflete e organiza temporalmente as atividades a serem realizadas para a construção do PlanMob. As principais atividades previstas no cronograma são: apresentação da proposta de trabalho para Secretaria de Transporte; montagem da equipe técnica responsável pelo projeto nas secretarias envolvidas; elaboração de edital para contratação de empresa de consultoria; plano de comunicação; diagnóstico e prognóstico; elaboração do relatório final; consolidação das alternativas; plano de implantação, gestão e monitoramento; minuta do projeto de lei; validação das propostas; e criação do observatório.

Através de cooperação com entidades públicas e privadas, São José dos Campos conferiu maior qualidade ao seu Plano de Mobilidade. O trabalho de comunicação contínuo possibilitou a divulgação das parcerias que foram estabelecidas para as diferentes etapas. Esta divulgação foi importante para manter a sociedade informada e conferir maior transparência ao processo de elaboração do Plano.

Prioridade aos pedestres na área central de São José dos Campos/SP



11331
GIDION

MKP-8172

MZV-1192

MIQUELUTE
8456-7957

LYP-5633

SCHEK

Troca de

10003

1120

TAXI
CIDADE

PASSO

4

ELABORAÇÃO

FAZER E LEGITIMAR O PLANO DE MOBILIDADE

Desenvolva o trabalho técnico de diagnóstico, prognóstico e formulação de propostas do Plano de Mobilidade, com participação de vários setores e equipes.

Concluídos os passos de preparação inicial, de Definição do escopo e de Procedimentos gerenciais, chega o momento da Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Este passo é essencial enquanto instrumento efetivo de planejamento e exige uma articulação focada, pela necessidade de coordenar as diversas atividades e equipes envolvidas. Deve ser conduzido pela Comissão Técnica, junto com serviços de consultoria ou instituições parceiras e conveniadas, se houver.

As atividades previstas devem ser realizadas, visando qualificar e agilizar os resultados. Vários setores da administração municipal, direta ou indiretamente, serão solicitados a contribuir na elaboração dos estudos e propostas, sendo preciso priorizar as tarefas do Plano. Em diferentes momentos, a informação ou a decisão sobre caminhos a seguir será compartilhada ou atribuída às comissões Executiva e de Acompanhamento (1.6), assim como será demandada à equipe responsável o cumprimento das atividades previstas no projeto de participação social (1.5).

O processo de elaboração do Plano exige um esforço coordenado para avançar com os trabalhos, atender às disposições do termo de referência (3.2) e cumprir o plano e cronograma de trabalho (3.3), independentemente de quem estiver realizando os estudos. É indispensável que o coordenador tenha apoio para a mobilização dos recursos técnicos e administrativos e demais providências requeridas para o trabalho. Assuntos relacionados à estrutura e ao conteúdo do Plano são apresentados e detalhados no *PlanMob: Caderno de Referência para a Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana* (2).

Joinville/SC

4.1 CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Para planejar o futuro, é fundamental entender o cenário atual da mobilidade da cidade. A caracterização e a análise dos problemas e potencialidades devem ser abrangentes e incluir a revisão de planos, projetos e políticas preexistentes às questões urbanas. Também devem ser avaliadas a capacidade política e administrativa de desempenho de funções relacionadas à mobilidade e à implementação do Plano de Mobilidade.

Incluem-se nesta atividade os trabalhos prévios de preparação dos levantamentos e instrumentos de análise de informações. A necessidade de dados e informações deve considerar a sua aplicabilidade, para não perder tempo e recursos com pesquisas que não serão utilizadas ou que não atendem aos objetivos propostos para as análises

do Plano. Dependendo da metodologia escolhida, pode ser necessário o suporte de instrumentos informatizados como modelos georreferenciados e/ou de transportes, que precisam ser preparados para a recepção e o tratamento das informações. Todos os instrumentos utilizados nesta atividade – pesquisas, coleta de dados, simulações etc. – devem ter sido devidamente previstos no termo de referência (3.2) e no plano de trabalho e cronograma (3.3).

A escolha das metodologias de análise deve levar em conta o tamanho dos municípios (área e população) e a complexidade do sistema de mobilidade em questão. Nem todos os municípios, em especial os de menor porte, vão necessitar de pesquisas de origem e destino ou de modelagens e simulações



Trabalho com atores sociais como subsídio para as atividades técnicas em Belém/PA

de cenários, por exemplo. É importante que a equipe técnica conheça o território, as particularidades locais relacionadas ao uso e à ocupação do solo e à mobilidade através de trabalhos de campo.

O QUE EVITAR?

Evite gastar tempo e recursos coletando dados e informações que pouco contribuirão para a caracterização e o diagnóstico da mobilidade.

Ainda que o município opte por uma metodologia que não use sistemas de processamento de dados mais avançados para o suporte ao trabalho, será necessário produzir mapas em papel ou em meio digital. No caso do uso de sistemas avançados, que trabalham com modelos de simulação, esta atividade possui outros desdobramentos técnicos específicos à preparação de um modelo de rede que simule a realidade. Dependendo da complexidade do estudo, pode ser conveniente a elaboração de um termo de referência específico para a contratação.

Os produtos dessa atividade decorrem dos objetivos fixados, dos prazos estipulados e dos recursos técnicos e financeiros disponíveis, que condicionam decisivamente na escolha das metodologias a serem adotadas. Isso se evidencia na definição das pesquisas necessárias, que exigem conhecimento especializado e muitas vezes são realizadas por equipes externas, devido à escassez de tempo ou de pessoal capacitado. Recomenda-se a utilização dos mesmos parâmetros de coleta de dados de pesquisas anteriores, para possibilitar a análise comparativa temporal. As pesquisas representam parte significativa dos custos

do processo de construção do Plano de Mobilidade, implicam prazos adicionais de trabalho e requerem atualizações periódicas. O incremento de tecnologias operacionais e embarcadas tendem a retroalimentar os bancos de dados, diminuindo a necessidade de realização de pesquisas futuramente.

Um dos processos-chave do diagnóstico é a elaboração de uma base de dados e informações confiáveis sobre vários temas relacionados à mobilidade, além dos relativos à oferta e à demanda de transporte, que sirvam para avaliar as condições do setor e formular os cenários de desenvolvimento. A base de dados deve ser organizada a partir de fontes primárias (obtenção direta, através de pesquisas e levantamentos de campo) e fontes secundárias (dados e informações disponíveis, documentos, bibliografia). A falta de alguns dados não inviabiliza o diagnóstico preliminar, mas devem ser previstas formas de preencher as lacunas e complementar a análise futuramente.

IMPORTANTE

A coleta de dados e informações depende do porte do município e precisa ser bem dimensionada para produzir uma análise consistente no diagnóstico.

Os dados e informações devem abranger elementos relacionados a: características sociodemográficas e espaciais, mobilidade urbana e acessibilidade, serviços e infraestrutura de transporte, segurança, impactos ambientais, riscos à saúde, indicadores econômicos. A seguir, uma relação de temas indicados para compor a base de dados e informações da área de abrangência do Plano de Mobilidade para o diagnóstico:



Pesquisa sobre o transporte coletivo no Rio de Janeiro/RJ

- mapeamento do uso e da ocupação do solo urbano, distribuição de empregos, equipamentos, polos geradores de tráfego e outros relacionados a variáveis socioeconômicas;
- identificação de estudos e projetos existentes, como planos de desenvolvimento regional, social ou econômico, Plano Diretor, planos e projetos de transporte, estudos viários e de circulação, projetos de transporte, projetos habitacionais e demais estudos com impacto na mobilidade;
- coleta de dados sobre os diferentes sistemas de transporte através de pesquisas e levantamentos de campo relativos a:
 - » inventários físicos: dados sobre capacidade, dimensionamento e características da infraestrutura dos sistemas de transportes;
 - » inventário e mapeamento dos serviços de oferta do transporte coletivo: itinerários, terminais, paradas, tabelas horárias, frota, rodagem, tarifas etc.
- » pesquisas de comportamento na circulação: mapeamento quantitativo dos movimentos de transportes, no espaço e no tempo. Incluem as pesquisas de origem e destino e pesquisas de engenharia de tráfego;
- » pesquisas operacionais do transporte coletivo: informações quantitativas e qualitativas da oferta e da demanda do transporte coletivo, como as pesquisas de oferta e pesquisas de demanda;
- » outras pesquisas: aspectos de qualidade e percepção dos serviços pelos usuários, como as pesquisas de opinião, de satisfação e de preferência declarada;
- coleta de fontes secundárias em estudos, estatísticas, projetos, séries históricas de dados e outros levantamentos existentes e consolidados, disponíveis em publicações, relatórios ou arquivos disponíveis na internet. Os principais são:

- » informações socioeconômicas: em instituições de pesquisa e análise de estatísticas, como o IBGE e IPEA;
 - » informações gerais do setor de transportes: para o planejamento da mobilidade urbana são obtidas em fontes governamentais e não governamentais relacionadas, como SeMob, ANTP e NTU;
 - » levantamento da legislação de serviços públicos, de transporte e trânsito: instrumentos normativos da administração pública, organizados por temas e esferas de governo, referentes a gestão, desenvolvimento urbano e componentes da mobilidade;
- avaliação da infraestrutura de transporte coletivo, privado e de carga, acessibilidade e transporte não motorizado;
 - avaliação de aspectos ambientais como poluição sonora e visual, emissões, consumo de combustível e esgotamento dos recursos naturais;
 - coleta de informações sobre a percepção das condições de mobilidade pela população, como levantamento de sugestões e reclamações, matérias de imprensa, entrevistas, resultados de eventos públicos. O processo de coleta é relacionado ao projeto de participação social, e o material pode ser sistematizado segundo critérios como perfil de usuário (sexo, nível de renda, idade), local de moradia, tipo de informação, modalidade de transporte etc., para buscar a representação de todos os grupos sociais.

A partir da caracterização, que resulta na sistematização e na síntese de dados e informações coletados, é possível preparar o diagnóstico com a análise dos aspectos

quantitativos e qualitativos da mobilidade do município.

Recomenda-se que a organização e as análises do diagnóstico sejam tratadas por temas, preservando o contexto de um sistema integrado, multimodal e estruturante do desenvolvimento sustentável da cidade, como, por exemplo: padrões de mobilidade da população, sistemas de transporte coletivo; hierarquia, circulação e infraestrutura viária; transporte não motorizado; regulação dos serviços; fontes de financiamentos. Quando necessário, o diagnóstico pode ser particularizado para regiões do município.

Para o diagnóstico, é oportuna a avaliação qualitativa de dirigentes públicos e técnicos do setor, que convivem cotidianamente com as questões de mobilidade. As opiniões da sociedade, ouvidas nas rodadas de oficinas e consultas públicas, também são úteis, pois moradores têm percepções sobre as dificuldades enfrentadas diariamente. É recomendado considerar o maior número de opiniões, de diferentes classes sociais e regiões das cidades, sem individualizar as contribuições. Em caso de contratação dos serviços, é preciso explicitar no termo de referência (3.2) que tanto a percepção dos técnicos quanto a da sociedade devem ser consideradas no diagnóstico e na elaboração das propostas.

RESULTADO

Organize um banco de dados e gere um relatório com a caracterização e o diagnóstico e disponibilize publicamente para a população e demais interessados.



Avaliação de segurança viária no Rio de Janeiro/RJ

4.2 CENÁRIOS E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS

Concluídos a caracterização e o diagnóstico, é preciso definir e avaliar diferentes cenários que representem as possibilidades de evolução da mobilidade urbana, nos horizontes estabelecidos (2.3) para o Plano de Mobilidade. A maneira usual de compor os cenários é incorporar prognósticos e alternativas distintas de transporte. Independente do grau de detalhe que a metodologia escolhida venha a impor, é importante que a etapa se estruture segundo estes dois campos: a construção de

cenários de evolução urbana, demográfica, econômica e social do município; e a projeção quantitativa ou qualitativa dos impactos destas tendências na mobilidade, nos serviços de transporte e no sistema viário.

Os prognósticos são formulados nos horizontes do Plano, com a projeção de evolução de variáveis socioeconômicas – população, empregos, matrículas escolares, renda, posse de automóvel etc. – cujos dados foram coletados na atividade anterior (4.1).

A concepção de cenários inclui também os impactos previstos no uso e na ocupação do solo, resultantes de diretrizes urbanísticas (Plano Diretor), tendências de crescimento e localização de equipamentos e empreendimentos diversos. A análise de prognóstico é necessária para antever situações que poderão advir dessa evolução tendencial em relação à mobilidade urbana, pois pode viabilizar alternativas de diferentes serviços de transporte ou de infraestruturas viárias, que também vão compor os cenários. Por exemplo, um cenário para proposição de um sistema de BRT ou trilhos somente será viável se houver uma demanda estimada para esses modais de transporte. A obtenção desses elementos é essencial para a formulação e a avaliação das propostas (4.3).

IMPORTANTE

Configure cenários distintos além de “nada a fazer”, sintetize-os junto com as alternativas nos horizontes do Plano e suas avaliações, para facilitar a discussão e a tomada de decisão.

Mesmo que o município opte por um prognóstico expedito para realizar as projeções e simular os impactos no transporte, cabe uma reflexão, ainda que empírica e informal, sobre o que pode ocorrer em curto, médio e longo prazos. Em qualquer caso, deve haver uma associação desses trabalhos com o conhecimento, reflexões e indicativos da política urbana municipal, especialmente com o Plano Diretor.

Um dos cenários de estudo deve ser a situação tendencial base, considerando o que aconteceria caso nenhuma intervenção ou projeto fossem implantados para melhorar a mobilidade do município. O cenário “nada

a ser feito” é especialmente importante, e muitas vezes esquecido, porque, ao projetar a situação atual nos horizontes do Plano, possibilita prever problemas futuros e comparar com as propostas dos demais cenários. A análise e a comparação entre os cenários que representem tendências distintas e situações contrastantes vão ajudar na compreensão de como determinadas medidas impactarão, positiva ou negativamente, a mobilidade futura da cidade.

É difícil prever os efeitos da aplicação de uma medida ou estratégia particular, que pode apresentar impactos imediatos sobre a oferta e a demanda ou quando os usuários mudarem seus hábitos. A utilização de modelagem, um instrumento que simula a realidade e suas variações e permite a análise de alternativas de solução, é um recurso para facilitar este tipo de análise.

Os modelos de transporte preveem, a partir do prognóstico de dados socioeconômicos, de oferta, demanda, tráfego, custos etc., as variações nas viagens realizadas, conforme as mudanças previstas nos sistemas de transporte ou na infraestrutura (como a alteração da rede de transporte coletivo, implantação de novas tecnologias, mudanças na circulação viária etc.), estimando seus impactos positivos ou negativos. A modelagem de transportes pode ser realizada por diferentes metodologias, sendo o Modelo Quatro Etapas – geração, distribuição, divisão modal e alocação – o mais difundido. É aplicado para estimar a demanda por viagens, as origens e os destinos, a utilização do sistema viário e serviços de transporte coletivo e identificar necessidades de intervenção (nos cenários atuais e futuros), orientando o planejamento de transporte na área em estudo.

Esse tipo de ferramenta é indicado para cidades grandes por ser mais fácil planejar estratégias de transporte compatibilizadas com as de uso do solo contando com a ajuda de um modelo. Mesmo com as limitações que os modelos possam ter por serem representações.

Os resultados da modelagem, a partir da situação atual e dos cenários futuros, permitem o estudo de alternativas de rede de transportes, das condições de circulação, e mesmo de alternativas de investimentos, tais como:

- análise da demanda de tráfego na área de estudo (viagens totais, viagens de veículos comerciais, viagens de veículos privados);
- dimensionamento das pistas de um eixo viário (número de faixas);
- dimensionamento dos serviços de transporte coletivo;
- análise dos impactos da implantação das ações na rede viária do entorno;
- análise do impacto de ações nas velocidades e nos tempos de viagem;
- avaliação dos benefícios da implantação das ações (medidos em termos de ganhos em tempos de viagem);
- matriz de tempos de viagens (com e sem as ações) que servem de insumo para as análises de indução à ocupação do espaço urbano;
- análise da atratividade para empreendimentos.

É preciso considerar que o planejamento da mobilidade urbana envolve propostas de ações e investimentos, em diversos setores públicos ou privados (como transporte coletivo, sistema viário, sistemas de controle de tráfego), cujo prazo de maturidade pode chegar a mais de 20 anos, dependendo do tipo e da magnitude dos investimentos. A decisão sobre quais ações e investimentos

incluir em um Plano de Mobilidade deve levar em conta as estimativas de evolução das variáveis relacionadas, principalmente da demanda, e o retorno que os investimentos possam trazer no horizonte do Plano.

O QUE EVITAR?

- Evite uma avaliação incompleta dos impactos dos cenários para não gerar propostas inconsistentes.

Quanto mais longo for o horizonte do Plano, menor a certeza das circunstâncias em que ele se desenvolverá. Para o planejamento da mobilidade de longo prazo (em geral entre dez e vinte anos), é aconselhado elaborar cenários conjuntos com o uso do solo e dentro deles desenvolver propostas de curto (até cinco anos) e médio prazos (de cinco a dez anos).

A avaliação dos impactos de cada cenário deve considerar a análise de viabilidade de cada proposta em atender o maior número de requisitos – técnicos, socioeconômicos, financeiros e ambientais – para a escolha das melhores soluções. Um critério adicional de escolha de alternativas é atender os requisitos dos agentes de financiamento para a obtenção dos recursos necessários para implementar as ações propostas pelo Plano de Mobilidade Urbana, quando necessário. Convém que a viabilidade das alternativas para integrarem as propostas do Plano considere impactos segundo:

- avaliação técnica: identifica os padrões tecnológicos propostos e verifica a aplicação das melhores práticas no contexto técnico atual;
- avaliação socioeconômica: identifica se os custos dos investimentos e das ações serão compensados pelos benefícios à sociedade;

- avaliação financeira: mede a viabilidade dos empreendimentos do ponto de vista dos investimentos privados, com base na análise dos fluxos de caixa de custos e receitas tangíveis (exclusivamente monetários);
- avaliação ambiental: avalia os impactos ambientais das alternativas e identifica ações mitigatórias ou de compensação ambiental aplicáveis. Quando a legislação exige Estudos de Impacto Ambiental (EIA), o próprio processo de licenciamento do empreendimento incorpora a avaliação e o balanço ambiental.

A partir das avaliações, os cenários com as diferentes alternativas podem ser hierarquizados para identificação de prioridades, de acordo com a sua viabilidade e sua identificação com a visão de cidade, objetivos e metas estabelecidas no início do processo de elaboração do Plano. A hierarquização tem o papel de subsidiar a tomada de decisão sobre as melhores alternativas.

A tomada de decisão precisa atentar não somente aos aspectos técnicos e econômicos, mas também para os aspectos políticos e sociais acordados no processo de construção participativa. Dentro do possível, deve ser buscado o consenso na escolha da melhor alternativa para a formulação e o detalhamento de propostas, atendendo aos princípios e diretrizes da política de mobilidade urbana e às demandas prioritárias da população.

RESULTADO

Elabore um relatório e um quadro-síntese com os cenários e impactos avaliados. Essa atividade é essencial para a formulação e a avaliação de propostas.



Levantamentos e avaliações de campo em Juiz de Fora/MG

4.3 FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS

A atividade de formulação e avaliação de propostas mostra como identificar e detalhar o conjunto de medidas para alcançar os objetivos, as metas e as prioridades (2.2, 2.3) definidos no início da construção do Plano. A partir da escolha do cenário e das alternativas avaliadas na atividade anterior, é preciso selecionar criteriosamente as medidas a desenvolver e avaliar sua possível eficácia. É importante que sejam concebidas de forma realística, agrupadas por tema, em vez de isoladas, para dar maior consistência e viabilidade técnica e política, além de poder otimizar os recursos disponíveis.

A identificação de medidas possíveis deve contemplar os temas de presença obrigatória

do Plano e assegurar a compatibilidade com as proposições de ordenamento territorial e proteção ambiental. Também inclui as soluções para temas específicos, de acordo com o porte e as características do município, as quais se integrarão por afinidade com as demais.

Algumas situações podem ocorrer na formulação de medidas, como a possibilidade de haver mais de uma solução factível ou a dificuldade em encontrar soluções definitivas para determinados assuntos. Ou então a falta de condições financeiras para levar adiante alguma proposta, o que não a descarta ou a torna menos importante para a cidade.



Estudos de campo para viabilidade de transporte ciclovitário no Rio de Janeiro/RJ

O QUE EVITAR?

Evite formular propostas incompatíveis com os objetivos do Plano de Mobilidade.

A superposição ou o conflito entre medidas precisam ser avaliados a partir das diretrizes e estratégias principais de ação. Por exemplo, é contraditório propor grandes investimentos em um eixo estruturante para ampliar a capacidade viária do transporte privado e querer implantar um sistema de média ou alta capacidade de transporte coletivo ao mesmo tempo. Mas é recomendado complementar uma proposta estruturante para o transporte coletivo que qualifique os passeios que lhe dão acesso e o integre com as ciclovias.

A formulação de propostas, enquanto medidas e estratégias de implantação, estruturam o Plano de Mobilidade para a transformação da realidade local. O desenvolvimento das propostas vai além do enfoque técnico, sendo necessário, algumas vezes, estabelecer pactos entre os órgãos do governo e mesmo com demais agentes envolvidos, para não perder de vista os objetivos do Plano. Normalmente, não é possível atingir todos os objetivos desejados porque muitos deles podem ser incompatíveis. Por exemplo, pode ser difícil melhorar a acessibilidade e a mobilidade não motorizada sem impactar o espaço físico destinado aos veículos. Para resolver mais facilmente esses conflitos, é necessário avaliar como as propostas e estratégias afetam os diferentes objetivos.

A implementação de uma proposta pode exigir mudanças ou investimentos para superar obstáculos na formulação de estratégias mais eficientes, amparadas

nos instrumentos de gestão do sistema de transporte e mobilidade urbana instituídos pela Lei de Mobilidade (Art. 23). Como exemplos, a cobrança de estacionamentos ou de uso na via pública (taxação de congestionamento) para aplicação em financiamento ou melhorias do transporte público ou não motorizado; e a estipulação de padrões-limite de emissão de poluentes em locais e horários determinados.

Barreiras legais, financeiras, políticas, culturais ou técnicas configuram restrições ou limitações que podem ser minimizadas através da utilização conjunta de medidas que ajudem uma estratégia a ter êxito. Isso é mais fácil no caso das financeiras, políticas e culturais, onde um determinado instrumento pode gerar recursos que sirvam para financiar outro, como, por exemplo, política tarifária e melhora no serviço. Ou um instrumento que pode resultar em maior aceitação de outro, como os investimentos em transporte coletivo que podem tornar as medidas de gerenciamento de demanda de automóveis mais aceitáveis.

IMPORTANTE

Contemple propostas para os temas obrigatórios e de interesse local, validadas com a sociedade, para atingir as metas definidas no início do processo.

O conjunto de medidas validadas em consultas à sociedade e incorporadas ao Plano de Mobilidade precisam de indicadores de desempenho para demonstrar a viabilidade econômica e política das propostas. Essa quantificação, dimensionamento e avaliação é particularmente imprescindível em planos que objetivam obter recursos de agências de fomento e financiamento. Também é necessário que a Comissão Técnica

represente as propostas e os resultados através de mapas, textos, tabelas e outros recursos documentais para alimentação dos demais trabalhos e apresentações diversas.

Em geral, a abordagem das propostas e medidas integrantes dos planos demandam o detalhamento em estudos posteriores para a sua implantação, elaborados pelos agentes municipais ou pela contratação de obras e serviços. Assim como precisa ser desenvolvida a regulamentação normativa através de leis específicas, decretos regulamentadores, resoluções ou portarias. Para tanto, é preciso que se institua um processo permanente de planejamento para implementar as propostas e que o Plano de Mobilidade disponha diretrizes sobre:

- estabelecimento de atos normativos que vinculem os investimentos em infraestrutura e serviços públicos às orientações do Plano;
- realização de projetos básicos, funcionais e estudos sequenciais para posterior detalhamento setorial das ações executivas propostas no Plano;
- fixação de uma periodicidade para a atualização do Plano;

- instituição de um banco de dados permanente sobre a mobilidade urbana;
- realização de processos periódicos de consultas à sociedade;
- diretrizes e meios para a acessibilidade universal.

Esses elementos, associados à avaliação permanente das propostas e seus resultados, devem levar ao cumprimento dos objetivos fixados pelo Plano de Mobilidade, em conjunto com o Plano Diretor. A utilização de metodologia para coleta de dados e informações e a adoção de indicadores de monitoramento das propostas implantadas contribuirão para a avaliação da eficácia quanto aos seus objetivos, aos seus resultados na prestação dos serviços aos usuários e à continuação do processo de planejamento das políticas de mobilidade urbana.

RESULTADO

Defina as medidas integrantes do Plano de Mobilidade, agrupadas por tema e ordenadas conforme prioridades e horizontes de implementação.



Reunião técnica para qualificação de passeios em Juiz de Fora/MG

4.4 PROGRAMA DE AÇÃO

IMPORTANTE

Relacione atividades, prazos, responsabilidades, riscos, custos e fontes de financiamento no programa de ação, pactuados com os atores sociais, para que as medidas sejam realistas e factíveis.

O programa ou plano de ação é um dos instrumentos de gerenciamento do Plano de Mobilidade. Sua função é alavancar o planejamento para a execução das medidas propostas, facilitando a implementação, o monitoramento das ações e o alcance das metas estipuladas nos horizontes estabelecidos. A estrutura do programa de ação deve equacionar vários fatores para a implementação, tais como as intervenções a serem desenvolvidas, a ordem de prioridades de execução, os prazos, as responsabilidades, as fontes de financiamento e, principalmente, a interdependência e a simultaneidade das ações propostas e eventuais sobreposições.

A elaboração do programa de ação decorre da discussão sobre prioridades, prazos, responsabilidades e recursos entre todos os atores envolvidos, porque a implantação de muitas medidas envolve a aceitação e um pacto de ajuda dos demais agente públicos e privados. Esse acordo entre gestores, técnicos e grupos sociais envolvidos é parte central do Plano de Mobilidade e é a base para viabilizá-lo com menor resistência e mitigar possíveis riscos.

O objetivo do programa de ação é definir o planejamento e a coordenação macro das propostas conforme as condições de realização e o interesse dos agentes sociais na etapa de implementação. Muitas

medidas propostas precisarão de estudos e detalhamento posteriores, no momento de sua execução, mas devem ser minimamente dimensionadas para estipular prazos de execução, responsabilidades e custos realistas. Considerar que quanto maior a ação, mais importante o planejamento prévio e o seu destaque no programa.

Para o financiamento das ações, devem ser identificadas fontes próprias ou externas, públicas ou privadas, considerando a legislação de parcerias público-privadas (PPPs) e concessões. Os custos devem ser estimados considerando todas as etapas das propostas, desde estudos, projetos, contratações, execução, desapropriações etc.

A identificação dos meios financeiros e institucionais para implantação e execução dos sistemas de mobilidade deve ser considerada no momento da concepção das propostas, inclusive para demonstrar a sua viabilidade neste aspecto. Além de recursos orçamentários, os municípios devem cogitar a utilização dos instrumentos urbanísticos previstos no Plano Diretor como fonte de captação de recursos, tais como: imposto predial e territorial urbano progressivo, outorga onerosa do direito de construir, utilização de contrapartidas de polos geradores de viagens, operações urbanas consorciadas, entre outros.

O QUE EVITAR?

Evite excluir medidas polêmicas que dependem de aceitação de alguns grupos sociais, mas que trazem avanços na qualidade da mobilidade.

O governo federal, como parte de suas atribuições, presta assistência técnica e financeira aos estados e municípios e disponibiliza vários programas de financiamento que podem ser utilizados (22). Neste sentido, a Lei de Mobilidade estabelece a obrigatoriedade do Plano para acessar recursos federais na execução de soluções que tragam resultados para a população, o que será exigido na análise dos pedidos.

As informações do programa de ação devem ser organizadas em um quadro ou conjunto de descrições, de preferência complementadas por mapa com a localização e principais dados de cada medida proposta. Convém elaborar um cronograma de implementação que sintetize todo o programa de ação nos

horizontes temporais, com informações sobre a atribuição de responsabilidades de execução (Poder Público, setor privado ou sociedade), a estimativa de custos e as possíveis fontes de financiamento, considerando, inclusive, possíveis riscos de implantação, de forma a demonstrar que as medidas sejam viáveis e realistas. Além de estruturar o programa de ação, essas definições asseguram transparência e se transformam em compromissos da administração com a efetivação do Plano.

RESULTADO

Elabore um quadro-síntese do programa de ação para incluir no documento final.



Oficina sobre espaços públicos para o Plano de Mobilidade Urbana da Grande Florianópolis/SC

4.5 INDICADORES DE DESEMPENHO

A aferição das condições de mobilidade na cidade, antes, durante e depois da implantação do programa de ação, tem os indicadores de desempenho como importante ferramenta de gerenciamento. O uso de indicadores permite avaliar as condições da mobilidade da cidade (4.1), mensurar as metas estabelecidas (2.3), monitorar a implementação das medidas e o cumprimento das metas (6.3). E ainda funcionam como parâmetro nas etapas de avaliação, revisão e atualização do Plano (Passo 7).

Os indicadores evidenciam a efetividade das ações realizadas através de registros periódicos da evolução da mobilidade. Devem ser um instrumento útil e facilitador, escolhidos e utilizados de maneira adequada, sem “medir tudo o que for possível” ou ainda “medir por medir”, para reduzir custos e esforços.

O QUE EVITAR?

Evite a adoção de indicadores de desempenho de difícil coleta, supérfluos ou imprecisos.

De modo geral, indicadores são parâmetros mensuráveis, representativos de uma situação real, obtidos através de metodologia padronizada, replicável em diferentes momentos para que possam ser uma ferramenta contínua ao longo do tempo. Um bom indicador se caracteriza por (23, 24):

- **objetividade:** é importante que a metodologia de cálculo e obtenção dos parâmetros seja objetiva, padronizada e de correta aferição, independente de quando ou por quem o indicador é medido e calculado;

- **simplicidade:** são preferíveis indicadores fáceis de calcular, com dados de coleta simples;
- **credibilidade:** devem ser selecionados os indicadores que podem representar as condições reais de mobilidade da cidade. O uso de dados confiáveis é imprescindível para obter um resultado seguro;
- **sensibilidade:** é preciso que o indicador tenha um grau de sensibilidade adequado para identificar as mudanças que ocorrem na realidade analisada;
- **viabilidade financeira:** são recomendados indicadores com baixo custo de obtenção de dados, para viabilizar seu uso, preservar a coleta futura e dar continuidade à disponibilidade do parâmetro.

A utilização de indicadores é recomendada, pois municípios que coletam dados e calculam indicadores periodicamente apresentam maior propriedade técnica sobre a mobilidade e maior facilidade no planejamento e na elaboração de planos estratégicos da cidade. Medir a evolução dos indicadores através de representações gráficas facilita o entendimento da realidade e a interpretação do impacto das ações realizadas.

IMPORTANTE

Realize a coleta de dados antes, durante e depois da implementação do programa de ação, com os mesmos parâmetros, para validar as comparações dos indicadores.

Para a implementação do Plano de Mobilidade, convém que a escolha dos indicadores considere, além dos critérios

técnicos, a opinião pública sobre quais itens precisam ser monitorados. E que a definição englobe as características importantes das propostas (4.3), para aferir o êxito, visando à comparação e à adequação das ações, quando necessário. A seleção pode ser feita com base nos indicadores já utilizados pelo município, de acordo com o contexto, as necessidades e dificuldades particulares locais e referências de outras cidades ou da literatura. O *PlanMob: Caderno de Referências para a Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (2)* apresenta conteúdos relacionados

às metas e aos respectivos indicadores, de acordo com a obtenção de dados diretos ou através de pesquisas específicas.

A seguir são apresentados exemplos de indicadores de desempenho para monitorar os resultados do Plano de Mobilidade que os municípios podem adotar.

RESULTADO

Defina a lista de indicadores de desempenho do Plano que devem constar no documento final.

EXEMPLOS DE INDICADORES DE DESEMPENHO PARA MONITORAMENTO DA MOBILIDADE URBANA

GESTÃO DE DEMANDA E USO DO SOLO	densidade populacional no entorno dos eixos estruturais de transporte coletivo em relação às demais zonas
	divisão modal de viagens
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE COLETIVO E NÃO MOTORIZADO	percentual de vias exclusivas ou prioritárias em relação à extensão total da rede viária utilizada pelo transporte coletivo
	percentual de ciclovias ou ciclofaixas em relação à extensão total da rede viária
	percentual de vias com calçadas pavimentadas em relação à extensão total da rede viária
	percentual de calçadas com acessibilidade (pavimento, sinalização, rampas etc.) em relação à extensão total de calçadas
SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO	índice de cumprimento de viagens (programado versus realizado)
	velocidade operacional (incluindo paradas)
	tempo médio de viagem dos usuários (número de passageiros transportados/tempo de viagem de cada linha)
	taxa de acessibilidade (número de viagens por veículos acessíveis, com piso baixo ou elevador/total de viagens)
	número de passageiros transportados pelo transporte coletivo
	taxa de reclamações (total de reclamações/total de passageiros transportados)
	índice de satisfação
FROTA E SEGURANÇA VIÁRIA	taxa de motorização geral (número total de veículos/população)
	taxa de motorização de automóveis (número de automóveis/população)
	taxa de motorização de motocicletas (número de motocicletas/população)
	taxa de acidentes (número de acidentes de trânsito/população)
	taxa de mortalidade (número de vítimas fatais em acidentes de trânsito/população)
MEIO AMBIENTE	taxa de atropelamentos (número de atropelamentos/população)
	consumo de combustível (litros de combustível/população)
	idade média da frota do transporte coletivo por ônibus

4.6 CONSOLIDAÇÃO DO PLANO

A consolidação do Plano de Mobilidade Urbana é a atividade que promove a sistematização do conhecimento acumulado nas atividades anteriores, resultado do processo de estudo, debates e proposições para o desenvolvimento da mobilidade do município. O acervo técnico produzido deve ser registrado e organizado. Todos os conteúdos, mapas, tabelas e textos gerados pelas atividades do passo a passo devem ser compilados para gerar o documento final e o texto legal para instituição do Plano.

A atividade compreende a produção dos textos e dos elementos gráficos para o relatório final, formado pelos relatórios técnicos parciais e executivo, redação do projeto de lei e anexos (mapas e quadros). Sua importância está na definição do documento a ser entregue à sociedade, gestores, legisladores, e principalmente, agentes públicos e privados que irão implementar o Plano. Se o trabalho, por melhor que tenha sido desenvolvido, não for apresentado de uma forma legível e objetiva, seu potencial pode ser reduzido.



Exemplos de “Plano de Mobilidade Urbana” brasileiros.

IMPORTANTE

O conteúdo do Plano de Mobilidade precisa ser claro e acessível para ser apresentado à sociedade.

A divulgação dos principais resultados do Plano deve ser feita por um relatório estratégico ou executivo, que sintetize os estudos e proposições de cada atividade, disponibilizando os relatórios completos para os interessados. A consolidação desse documento executivo pode incluir a contextualização do município e da política de mobilidade, atual e almejada. Assim como pode ser enfatizada a política de participação social, com a síntese das atividades realizadas, a quantidade de participantes, o alcance da política de comunicação e as contribuições geradas.

O QUE EVITAR?

Evite um relatório executivo extenso, muito técnico e de difícil compreensão.

Cabe também uma breve explicação de cada uma das etapas, destacando as informações e os momentos mais significativos do processo, da perspectiva da administração municipal, com destaque aos produtos obtidos conforme especificação no termo de referência (3.2). Também vale a referência aos resultados das etapas anteriores: construção da visão (2.1), objetivos e área de intervenção (2.2), metas, prioridades e horizontes (2.3), cooperações para a elaboração (3.1).

A partir do Passo 4, as atividades precisam ser mais detalhadas no relatório executivo, principalmente a formulação e a avaliação de propostas (4.3), o programa de ação (4.4) e os indicadores de desempenho (4.5),

que se referem às medidas e soluções a implantar. O roteiro de apresentação desses resultados pode ser a sequência de atividades desenvolvidas, ou a organização segundo conteúdos mínimos por modos de transportes, por exemplo. Para cada conteúdo ou tema, devem constar as propostas de ação, acompanhada de explicações cabíveis, além de: objetivos, metas, indicadores de desempenho, horizonte de execução, instrumentos para implantação e órgãos e agentes responsáveis.

Caso exista a necessidade de se detalhar alguma etapa, expor mapas e dados adicionais, especificações de projeto, campanhas de conscientização, propostas de ação ou planos operacionais, recomenda-se que sejam incluídos como anexos, para não tornar o Plano extenso. Outro cuidado é o uso de linguagem e recursos audiovisuais acessíveis nos documentos e apresentações para facilitar a compreensão a um público não familiarizado, tanto em instâncias políticas quanto de participação popular. Se conveniente, pode ser elaborada uma versão do relatório direcionada aos técnicos e outra, de linguagem mais acessível, para a população em geral.

A consolidação do Plano demanda ainda a sua formatação em projeto de lei, tendo o documento executivo ou um conjunto de mapas e tabelas com as proposições da mobilidade como anexo. Esse será o instrumento enviado para apreciação do Poder Legislativo para a institucionalização do Plano.

RESULTADO

Elabore um projeto de lei e um relatório objetivo, ilustrado, que associe as diferentes propostas com os objetivos e metas definidos para o Plano de Mobilidade.



BOA PRÁTICA

PLANMOB JOINVILLE

Joinville, município de aproximadamente 550 mil habitantes e localizado no Estado de Santa Catarina, elaborou o PlanMob Joinville (25), entre março de 2014 e março de 2015, por meio da Prefeitura Municipal em conjunto com o IPPUJ – Fundação Instituto de Pesquisa e Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável de Joinville. O IPPUJ é um órgão autônomo de planejamento local e regional, que desenvolve e acompanha a implementação de projetos, conferindo consistência às ações integradas do governo local. O município contava com uma base sólida de dados prévios, o que facilitou o desenvolvimento do PlanMob pelos técnicos da Prefeitura e do Instituto. O trabalho contou também com a cooperação técnica da Universidade Federal de Santa Catarina e da EMBARQ Brasil, que contribuiu na realização de workshops, alinhamentos estratégicos e na aplicação da Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus (26) com usuários de transporte coletivo.

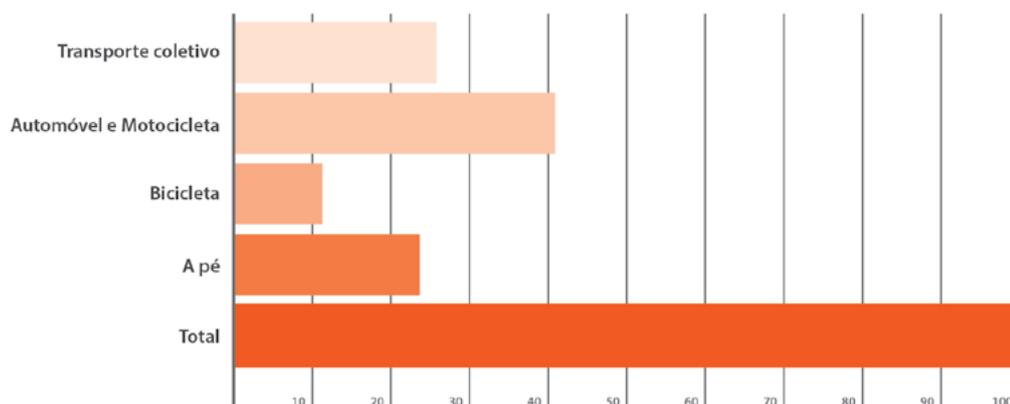
Logotipo do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Joinville/SC.
Fonte: PlanMob Joinville (25).



A atividade de caracterização e diagnóstico, voltada a entender o cenário da mobilidade urbana do município, teve como base os dados da pesquisa origem/destino realizada em 2010.

A pesquisa OD é importante para compreender os padrões de deslocamento dos moradores do município, identificar a divisão modal das viagens realizadas e fazer as projeções futuras de possíveis cenários para a cidade. Para garantir uma boa caracterização, entre 2012 e 2014 a equipe técnica responsável pelo Plano realizou o levantamento de dados e análises complementares, como, por exemplo, o levantamento da legislação e políticas municipais e da estrutura institucional referentes a transporte e trânsito no município. Essa coleta de dados resultou em um primeiro diagnóstico, documentado em volume próprio, que posteriormente foi incorporado ao caderno final do PlanMob Joinville.

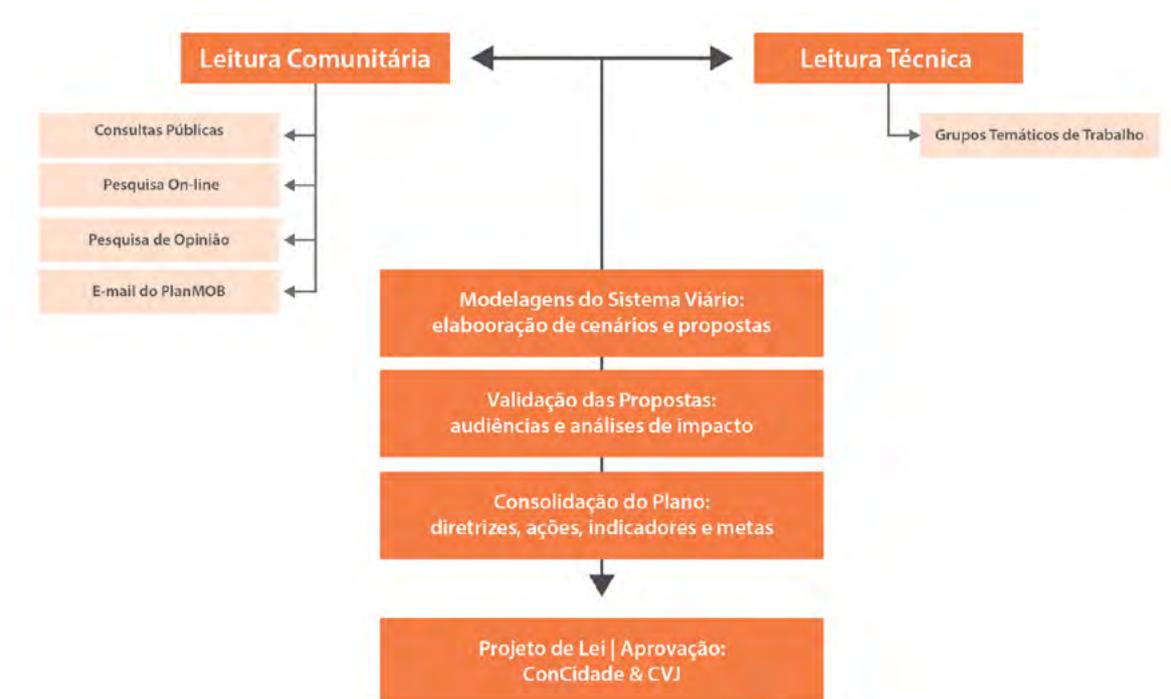
DIVISÃO MODAL EM JOINVILLE



Fonte: PlanMob Joinville (25).

Concluído o diagnóstico, foi realizada a leitura comunitária, um conjunto de eventos e atividades que envolveu a sociedade em consultas públicas, pesquisas online de opinião e realização de workshops que possibilitaram a coleta de informações sobre a mobilidade na cidade a partir do ponto de vista da população. Paralelamente, foi realizada uma leitura técnica, organizada em nove temáticas: transporte a pé, por bicicleta, transporte coletivo, de cargas, saúde e meio ambiente, circulação nas áreas centrais, financiamento, mobilidade regional e ordenamento territorial. Para cada tema, foram organizados grupos de trabalho compostos por pessoas com conhecimento e interesse no assunto, que aprofundaram a discussão dessas questões específicas.

Com o diagnóstico e as leituras finalizadas, a atividade seguinte foi a modelagem do sistema viário. De acordo com as condições e hierarquia viária de Joinville e os prognósticos, foram elaborados diferentes cenários e, a partir deles, definidas propostas de circulação, validadas pela análise dos impactos que gerariam na mobilidade. Todas as propostas resultantes foram apresentadas em audiências públicas para apreciação.



As propostas e ações apresentadas no Plano foram divididas, então, em nove eixos, cada qual com objetivos, diretrizes e metas bem definidos: transporte a pé; transporte por bicicleta; transporte coletivo; transporte motorizado individual público; transporte motorizado individual privado; transporte de carga; educação; gestão e financiamento; hierarquia e tipologia das vias.

Os deslocamentos a pé foram considerados prioritários, e um objetivo do Plano é qualificar esse modo de transporte. Exemplos das diretrizes estabelecidas para alcançar este objetivo são: aumento da atratividade para este tipo de deslocamento através da qualificação das calçadas; melhoria da segurança dos pedestres nas travessias; priorização destes deslocamentos nas centralidades. Algumas metas fixadas para este eixo foram: instituição do Plano Municipal de Caminhabilidade até dezembro de 2015; manutenção do índice de deslocamentos a pé acima de 20%; garantia de que, no máximo em 15 minutos de caminhada, o pedestre tenha acesso a alguma área pública de lazer e recreação.

Organograma de elaboração do PlanMob Joinville. Fonte: PlanMob Joinville (25).

UMA DAS METAS
FIXADAS POR
JOINVILLE É
GARANTIR QUE
EM NO MÁXIMO
15 MINUTOS DE
CAMINHADA, A
PARTIR DE QUALQUER
PONTO DA CIDADE,
O PEDESTRE TENHA
ACESSO A ALGUMA
ÁREA PÚBLICA DE
LAZER E RECREAÇÃO.

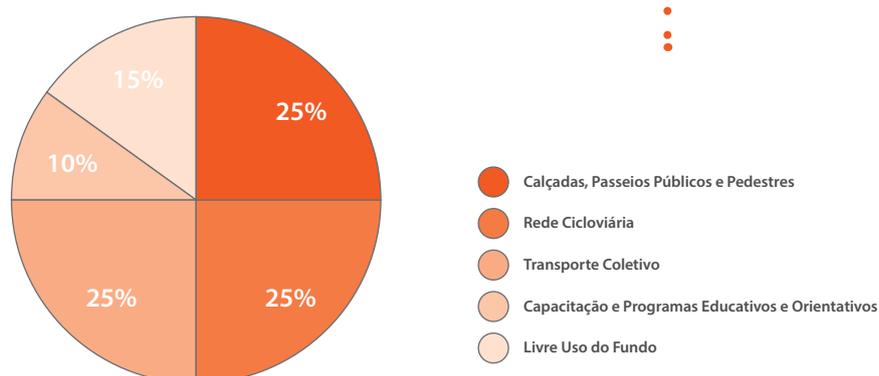
Espaço público acessível em
Joinville/SC

A implementação das propostas prevê ações prioritárias para atingir os objetivos de cada eixo, instrumentos disponíveis, órgãos municipais responsáveis e principais secretarias ou departamentos envolvidos. E para aferir o êxito ou as dificuldades para atingir os objetivos definidos em cada proposta, foram definidos os indicadores de desempenho a serem medidos. No eixo de transporte coletivo por ônibus, por exemplo, foi estabelecido que a pesquisa de satisfação do transporte coletivo, realizada durante a etapa de caracterização e diagnóstico, seria um dos indicadores de desempenho do PlanMob, vinculando a continuidade de sua medição à aplicação anual dessa pesquisa. Como meta, foi estipulado elevar para o grau satisfatório, até 2020, a satisfação geral dos usuários do transporte coletivo, tendo como base o resultado da pesquisa QualiÔnibus de 2014.



Tão importante quanto desenvolver o Plano é definir as estratégias e o programa de ação necessários para implantar as propostas. O PlanMob de Joinville propôs a criação de um órgão dedicado às questões da mobilidade no município, a SEMOB – Secretaria de Mobilidade. Sua função será agregar diversas atuações comuns ao tema, hoje dispersas na estrutura administrativa, gerenciando de forma integrada e facilitando a implementação de propostas.

O PlanMob também detalhou custos, fontes e estratégias de financiamento para implantação de soluções, sendo prevista a substituição do Fundo de Desenvolvimento e Urbanização de Joinville pelo Fundo Municipal de Mobilidade. Outras estratégias complementam o programa de ação para implementação, como o cronograma de metas para os nove eixos e as orientações sobre o monitoramento e o acompanhamento de execução das ações.



A consolidação do Plano de Mobilidade Sustentável de Joinville foi apresentada para a população pela Prefeitura e o IPPUJ em fevereiro de 2015. A divulgação da versão prévia do Plano foi importante, pois permitiu a crítica e a incorporação de contribuições dos atores sociais para o documento final. Como o Plano Diretor de Joinville já previa, a instituição do Plano de Mobilidade pode ser feita via decreto, o que ocorreu em 27 de março de 2015.

Aplicação percentual de valores do Fundo Municipal de Mobilidade Sustentável.
Fonte: PlanMob Joinville (25).



PASSO
5

APROVAÇÃO

REVISAR, APRESENTAR E INSTITUIR

Verifique, aprove junto à sociedade e institua o Plano de Mobilidade Urbana.

Após a elaboração, o Plano de Mobilidade avança para as últimas atividades antes da sua conclusão. O relatório executivo, que sintetiza toda a produção e os resultados das atividades anteriores, é o documento-base para submissão e aprovação final.

A verificação da qualidade, a apreciação final pela sociedade e pelos atores envolvidos e a institucionalização do Plano devem ocorrer sem significativos questionamentos, considerando a construção do Plano de maneira democrática e participativa e os diferentes temas trabalhados nas várias instâncias técnicas, sociais e políticas. Ainda assim, é importante que o estudo passe por um controle de qualidade, comprando e destacando as propostas de acordo com os princípios e diretrizes estabelecidos no início do processo.

A administração municipal deve divulgar e promover uma audiência pública buscando a maior participação possível para amplo conhecimento e aceitação do Plano pela comunidade, representantes dos grupos sociais e da Câmara dos Vereadores. As diretrizes gerais e as propostas finais do Plano devem ser apresentadas e debatidas. Caso não sejam aceitas plenamente por esta instância e ocorra sugestões de ajustes ou incorporação de recomendações finais, pode ser necessária a revisão de alguns elementos, a ser feita com o suporte da Comissão Técnica e demais responsáveis pela elaboração do Plano de Mobilidade.

Campina Grande/PB

5.1 VERIFICAÇÃO DA QUALIDADE

IMPORTANTE

Verifique se os pontos de vista dos atores sociais foram satisfatoriamente considerados e destacados no documento final.

Antes da apresentação do Plano de Mobilidade em audiência pública final, é necessário verificar e assegurar a qualidade técnica do documento a ser apresentado à sociedade. É recomendada uma revisão detalhada, observando o conteúdo e o potencial para o alcance dos objetivos e metas através das ações propostas. O Plano precisa ser factível, de acordo com a realidade do município. A forma como ele é redigido e estruturado contribui para aumentar a legibilidade e o potencial para a obtenção dos resultados esperados.

Os controles sobre a qualidade e a validade do Plano visam dar credibilidade ao processo e suas propostas. Também servem para verificar se os pontos de vista dos atores sociais foram suficientemente considerados nas proposições e se há necessidade de inclusão de ajustes e melhorias finais.

O QUE EVITAR?

Evite revisar apenas internamente. Revisões externas são de grande valia para a credibilidade do Plano.

A leitura deve ser realizada por revisores técnicos e leigos. A sugestão é realizar uma revisão técnica interna, com os profissionais envolvidos na elaboração do Plano, e uma revisão externa, com especialistas, parceiros e/ou atores sociais importantes, cuja experiência no planejamento da



Reunião de trabalho com técnicos de transporte em Brasília/DF

mobilidade urbana contribui para aferir as avaliações e a consistência das proposições. Já a leitura e a revisão do documento por leigos no assunto permite identificar se a linguagem é compreensível e acessível a todas as pessoas, independente do grau de conhecimento específico sobre o tema.

A versão final do Plano deve incorporar as recomendações dos revisores e também da sociedade civil. Para tanto, deve-se disponibilizar e divulgar ao público uma

versão preliminar e prever um espaço para recebimento de contribuições, seja via site oficial do Plano, da Prefeitura, e-mail, ou então pessoalmente na audiência pública final (5.2).

Além da contribuição de técnicos e especialistas, a qualidade do Plano pode ser conferida pelo cumprimento das exigências constantes na Lei n. 12.587/12, conforme o *checklist* a seguir:

CHECKLIST – VERIFICANDO A QUALIDADE DE UM PLANO DE MOBILIDADE.

O Plano está de acordo com os princípios, diretrizes e objetivos (Art. 5º, 6º e 7º) da PNMU e da Lei de Mobilidade?

Os dados utilizados são confiáveis e atualizados?

Foram realizadas de forma satisfatória as etapas de participação popular (Art. 15)?

Os direitos dos usuários (Art. 14) são contemplados pelos objetivos do Plano?

O Plano aborda os conteúdos mínimos obrigatórios (Art. 24)?

O Plano de Mobilidade está compatível com o Plano Diretor (Art. 24, § 3º)?

Identifica de forma clara e transparente os objetivos, metas de curto, médio e longo prazo (Art. 21, inc. I)?

Identifica os meios financeiros e institucionais para a implementação do Plano (Art. 21, inc. II)?

Formula mecanismos de monitoramento e avaliação sistemática dos objetivos estabelecidos (Art. 21, inc. III)?

Define as metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores estabelecidos (Art. 21, inc. IV)?

Em municípios sem sistema de transporte coletivo, o foco do Plano é o transporte não motorizado (Art. 24, § 2º)?

O Plano e o instrumento de institucionalização preveem a sua avaliação, revisão e atualização periódica em prazo não superior a dez anos (Art. 24, inc. XI)?

RESULTADO

Revise a versão preliminar do Plano a partir de críticas e sugestões dos revisores. Disponibilize o documento à sociedade para receber as últimas contribuições.

5.2 AUDIÊNCIA PÚBLICA FINAL

IMPORTANTE

Assegure que o Plano seja amplamente divulgado e que as audiências públicas sejam realizadas com a maior participação popular possível.

Visando complementar o amplo trabalho de participação social desenvolvido ao longo do processo de construção do Plano de Mobilidade, a audiência pública final pode ser considerada uma atividade-chave para a legitimação do Plano. A audiência pública ainda é o método de participação social mais utilizado pelos municípios, e por vezes obrigatória. Entretanto, é necessário destacar que a audiência não deve ser o único espaço de diálogo e participação. Audiências públicas tendem a ser espaços extremamente politizados e, caso a população não tenha sido devidamente envolvida durante as etapas anteriores, é provável que surjam manifestações conflituosas e contrárias ao Plano.

A audiência pública deve ser realizada em um lugar central, de fácil acesso, marcada com antecedência e amplamente divulgada em diversos meios de comunicação. Representantes do poder público e técnicos responsáveis pela elaboração do Plano devem conduzir a audiência e esclarecer todos os questionamentos que forem feitos pelos presentes. O público-alvo da audiência é a população em geral, as organizações envolvidas e interessadas pelo tema e as instâncias de gestão (comissões e conselhos municipais e regionais).

Na audiência devem ser apresentados os resultados do planejamento e das propostas do Plano, em linguagem adequada para um público não familiarizado com esse tipo de trabalho, de forma profissional e transparente. Quanto mais informações disponíveis, mais qualificadas serão as contribuições da população. Recomenda-se que a equipe técnica produza documentos-síntese (sumário executivo), mapas, vídeos e outros meios, no momento da ampla divulgação do Plano.

Na exposição pública devem ser apresentadas e esclarecidas as propostas para reorganização dos sistemas de transporte e de circulação, seus impactos e benefícios, e sua relação com o desenvolvimento da cidade. Devem ser apresentados também o programa de ação, com os cenários e horizontes de implementação, os critérios de priorização adotados e a existência de recursos e possíveis fontes de financiamento que viabilizem a execução das propostas. Também é importante expor as limitações (gestão das expectativas) que o município possa ter no momento de colocar o Plano em prática, sejam elas financeiras, técnicas ou políticas.

O QUE EVITAR?

Evite que as audiências públicas sejam o único espaço de diálogo com a sociedade, pois elas não substituem as etapas anteriores de participação social.

Por fim, sistematize as contribuições e rejeições apresentadas pela população na audiência pública para serem incorporadas na versão final do documento integrante do projeto de lei. Caso a audiência não seja considerada satisfatória pela população ou pelo poder público em função do tempo não ser suficiente a todas as manifestações da população, por gerar demasiados pontos de dúvidas ou conflitos, sugere-se que se realizem quantas audiências forem necessárias.

É preciso estar preparado para receber as críticas por parte da imprensa e da opinião pública, principalmente, se o processo de elaboração teve baixa representatividade

da população e das diversidades sociais existentes nas cidades. Se as propostas do Plano tiverem excessos de rejeição, é necessário rever as medidas e entender o porquê das manifestações contrárias. É preferível reconsiderar algumas posições neste momento do que sofrer oposição durante a execução das propostas, o que vai gerar desgastes à administração municipal.

RESULTADO

Apresente um Plano que considere as demandas e os almejos da população, para que seja aceito pela sociedade.



Audiência pública de apresentação do Plano de Mobilidade em Joinville/SC

5.3 INSTITUIÇÃO DO PLANO

IMPORTANTE

Busque a aprovação integral do Plano de Mobilidade sem alterações significativas, porque o documento é resultado de um processo amplo e democrático de construção.

A legitimação do Plano de Mobilidade sob forma de lei é necessária para reforçar a sua importância e facilitar a sua implementação. Mesmo que não obrigatória, a aprovação por lei municipal é o reconhecimento pela administração municipal e Câmara dos Vereadores do processo de construção participativa e dos resultados do Plano. Confere também uma garantia à permanência do Plano, sem estar submetida às discontinuidades das sucessões políticas, respeitando a vontade de todos que dele participaram.

Para esta atividade, a minuta do instrumento legal precisa de uma avaliação e triagem dos conteúdos para as gestões políticas e legislativas associadas ao seu trâmite. Devem ser identificados e equacionados os aspectos nos âmbitos das esferas executiva e legal, para que o projeto de lei se enquadre na regulamentação nacional e estadual e evite contestações posteriores sobre sua constitucionalidade e aplicabilidade quanto a normas e diretrizes.

O objetivo principal da construção do Plano de Mobilidade Urbana é dispor de um instrumento efetivo que auxilie na melhoria

do atual modelo de mobilidade urbana. Para tanto, sugere-se a organização de esforços para a aprovação integral do projeto, que merece ser valorizado.

A ampla participação dos vereadores na discussão de problemas e de propostas, nas comissões de gestão e eventos de participação social durante a construção do Plano deve ser incentivada para que eles adquiram maior conhecimento da realidade, dos problemas, das dinâmicas e das possíveis alternativas. Assim, os vereadores participam da elaboração e ficam comprometidos com a proposta final, tanto com a sua visão conceitual como com as medidas concretas formuladas.

Também é indicado o esforço dos grupos sociais envolvidos com o Plano em reunir-se com os vereadores, esclarecendo dúvidas, debatendo as medidas propostas e, principalmente, buscando apoio para que aceitem e institucionalizem o produto resultante de longo processo técnico e participativo.

A institucionalização do Plano de Mobilidade pode requerer a adoção ou o ajuste de outros instrumentos normativos no âmbito do Legislativo, quando se tratar de novas leis, e do Executivo, quando relacionados a decretos, portarias, resoluções e especificações técnicas. Os instrumentos serão necessários quando aplicáveis na regulamentação de medidas relacionadas, por exemplo, ao sistema de transporte coletivo, à normatização de estacionamentos ou transporte de carga, ao regramento para calçadas ou acessibilidade etc.

O QUE EVITAR?

Evite envolver a Câmara de Vereadores apenas na instituição do Plano engajando-a previamente nas etapas de participação social.

Finalizando a atividade de institucionalização do Plano de Mobilidade Urbana, as comissões de gestão e acompanhamento, estabelecidas no início do processo, podem ser desmobilizadas. As atividades integrantes dos novos passos – Implementação e Avaliação e Revisão – demandam ações no âmbito técnico e administrativo, coordenadas por uma nova comissão ou unidade

responsável por encaminhá-las junto aos agentes públicos e à sociedade. Esta nova comissão deve ter atribuições e poder para gerir a execução do programa de ação, monitorá-lo e prestar contas à sociedade sobre os resultados do Plano.

RESULTADO

Faça ampla divulgação da instituição do Plano junto à sociedade. Conte com a ajuda da Câmara dos Vereadores, imprensa e demais canais de comunicação.



Apresentação do Plano de Mobilidade Urbana em Valinhos/SP



Campina Grande/PB



PLANMOB CAMPINA GRANDE

BOA PRÁTICA

Campina Grande, município de aproximadamente 400 mil habitantes, localizado no Estado da Paraíba, iniciou a construção do Plano de Mobilidade (27) em junho de 2014, a partir da designação pelo prefeito de uma coordenação técnica para os trabalhos. Posteriormente, foi criado um grupo de trabalho, formado por funcionários de diversos órgãos da Prefeitura e técnicos com experiência na área dos transportes, externos ao quadro municipal.

Identidade visual do PlanMob de Campina Grande/PB. Fonte: PlanMob Campina Grande (27).



Conforme a Lei n. 12.587/12, o Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado ao Plano Diretor municipal. Em Campina Grande, o Plano Diretor, aprovado em 2006, já estabelecia objetivos, diretrizes e prioridades para a mobilidade. Algumas das prioridades foram implantadas, como, por exemplo, as faixas exclusivas para priorizar o transporte coletivo por ônibus, em 2013. Um dos objetivos de Campina Grande com o Plano de Mobilidade é complementar e reforçar as diretrizes do Plano Diretor, para garantir que se transformem em instrumento efetivo de implementação de ações para melhoria da mobilidade.

O processo de elaboração do Plano de Mobilidade de Campina Grande contemplou o envolvimento de diversas secretarias e a realização de inúmeras reuniões e audiências públicas com entidades representativas da sociedade. Algumas das organizações participantes foram: o Comitê Técnico de Mobilidade Urbana de Campina Grande, composto por diversas instituições, como sindicatos, conselhos, associações, universidades e Câmara dos Vereadores; o Conselho Municipal de Transportes Públicos; o Conselho Municipal da Cidade; o Poder Legislativo Municipal; e representantes da sociedade em geral.

Primeira audiência pública do Plano de Mobilidade de Campina Grande/PB



A realização das reuniões contribuiu para a verificação da qualidade do documento ao considerar múltiplas perspectivas e propor uma visão transversal e multidisciplinar da mobilidade urbana. Para alinhar a elaboração do PlanMob de Campina Grande às diretrizes nacionais da Lei de Mobilidade Urbana e certificar a coerência do documento, a administração municipal optou, ao final do processo, por realizar uma audiência específica com a participação dos técnicos da Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana, junto com os secretários municipais e técnicos integrantes da equipe responsável pela elaboração do Plano.

Reconhecendo a importância de envolver a sociedade no processo de construção do Plano, a Prefeitura promoveu audiências públicas ao longo dos dez meses de trabalho para a sua elaboração. Após a conclusão preliminar do estudo, realizou uma audiência pública final para apresentação e validação das propostas sugeridas para a cidade, posteriormente encaminhadas à Câmara Municipal dos Vereadores para a instituição do Plano.

Antes da votação na Câmara dos Vereadores, mais quatro audiências foram promovidas pelo Legislativo. Em abril de 2015, o Plano de Mobilidade foi aprovado pela Câmara com 16 emendas e sancionado pelo prefeito. Em seguida, o Plano de Mobilidade foi entregue ao Ministro das Cidades, ressaltada a sua importância para Campina Grande.

A REALIZAÇÃO
DAS REUNIÕES
CONTRIBUIU PARA
A VERIFICAÇÃO
DA QUALIDADE
DO DOCUMENTO
AO CONSIDERAR
MÚLTIPLAS
PERSPECTIVAS E
PROPOR UMA VISÃO
TRANSVERSAL E
MULTIDISCIPLINAR
DA MOBILIDADE
URBANA.



PASSO

6

IMPLEMENTAÇÃO

PROJETAR, IMPLEMENTAR E MONITORAR

Execute as ações prioritárias de curto prazo, conforme o programa de ação estabelecido, para que o Plano de Mobilidade não entre rapidamente em descrédito junto à população.

Um bom Plano não garante que as propostas se viabilizem ou que atinjam bons resultados, o que torna este passo um dos mais difíceis e importantes de ser concretizado para dar credibilidade ao processo. Após a elaboração e a aprovação, é o momento de colocar o Plano de Mobilidade em prática e conduzir sua implementação de acordo com o programa de ação (4.4).

É de responsabilidade da administração municipal afinar metas e promover os ajustes necessários. Também estruturar os estudos e projetos decorrentes, atribuir as ações e as responsabilidades, buscar o apoio para a condução desta nova etapa e assegurar os recursos necessários no momento oportuno.

As estruturas de gestão – executiva e técnica – e de acompanhamento, formadas para os primeiros passos do Plano, precisam ser revistas e redimensionadas conforme as atribuições e as demandas da fase de implementação. As cooperações também devem ser revistas, firmando parcerias que contribuam para os novos objetivos da administração municipal. O processo de participação deve continuar de forma mais focada nas intervenções propostas, no momento de detalhamento e aprovação dos projetos. As obras, principalmente as de maior porte e maior impacto, vão requerer consultas e audiências públicas específicas.

Para conferir mais credibilidade ao Plano de Mobilidade Urbana aprovado, é importante providenciar imediatamente as ações prioritárias, em especial as de curto prazo. Isso precisa coincidir com o início do monitoramento das medidas executadas na gestão pública, demonstrando a valorização dessa prática.

Rio Branco/AC



Cooperação para ações em segurança viária de diversas entidades com técnicos da Prefeitura Municipal de São Paulo/SP

6.1 COOPERAÇÃO PARA IMPLEMENTAÇÃO

O início do Passo 6, de Implementação, remete à necessidade de revisão das estruturas de gestão (1.6), agora voltadas a viabilizar o programa de ação do Plano de Mobilidade. Da mesma maneira, a estrutura e a forma de representação dos atores envolvidos para a participação cidadã poderão ser revistas, de acordo com a nova etapa do processo para a mobilidade sustentável.

IMPORTANTE

Assegure que cada medida do programa de ação tenha um processo de execução específico, planejado em contexto integrado. As cooperações são válidas quando atendem o escopo das ações e agregam a experiência de outras entidades.

A implementação do Plano de Mobilidade, contando com a cooperação renovada de parceiros ou a introdução de novos colaboradores, tem como objetivos agilizar, qualificar ou mesmo reduzir custos diversos para a realização do programa de ação. Contar com a experiência, recursos técnicos ou financeiros de entidades, públicas ou privadas, e poder compartilhar as responsabilidades contribui para atingir esses objetivos. Através de organizações diversas, movimentos sociais, ambientalistas, entidades de âmbito local estadual, federal ou mesmo internacional, operadores de transporte público, empreendedores econômicos etc., podem ser estabelecidas as cooperações úteis ao Plano.

O QUE EVITAR?

Evite a cooperação sem transparência ou com agentes que não possam atender os prazos definidos.

Assim como na etapa de elaboração do Plano foram estabelecidos convênios e parcerias com entidades públicas e privadas interessadas e com expertise em mobilidade, para a etapa de implementação do Plano essa atividade se torna indispensável. As parcerias devem ser transparentes e

divulgadas para as partes interessadas, recomendando-se cuidado com os grupos que tenham muito interesse e poder de influência nos projetos. É preciso, portanto, atender todos os requisitos legais e estabelecer a clara atribuição e formalização de responsabilidades, através de protocolos de intenções, convênios e contratos.

Diferentemente das cooperações para a elaboração do Plano, as parcerias para a implementação podem variar mais. Podem contribuir em alguma ação pontual, mas provavelmente terão destaque e valorização no desenvolvimento de algum projeto específico, em que a área técnica da administração municipal não tenha conhecimento ou recursos necessários. Como exemplo, a adoção de parcerias público-privadas, ou a contribuição da academia no desenvolvimento de alguma tecnologia ou aplicação de metodologia própria.

RESULTADO

Defina a necessidade de parcerias para a implementação do programa de ação a partir da avaliação dos recursos disponíveis.

6.2 DETALHAMENTO E IMPLANTAÇÃO DE ESTUDOS E PROJETOS

Para se atingir os objetivos e metas estabelecidos pelo Plano de Mobilidade, é necessária a execução das propostas estabelecidas, de acordo com o programa de ação. A implementação dos projetos, programas ou obras do Plano requer o desenvolvimento adicional e o detalhamento das propostas formuladas, como, por exemplo: a racionalização de uma rede de transporte coletivo; o detalhamento de seções transversais e o traçado básico de uma ciclovia; o desenvolvimento de um projeto básico de uma obra de arte especial; ou a implantação de medidas de acessibilidade na área central de uma cidade.

IMPORTANTE

Providencie informações e recursos necessários para o detalhamento de estudos e projetos para sua implantação.

O detalhamento de estudos e projetos gera a necessidade de informações adicionais e de recursos para financiar o planejamento e a execução. Dependendo do porte da proposta, ela pode ser executada inteiramente pela administração municipal, enquanto outros casos vão demandar a elaboração de um termo de referência e edital para contratação de serviços especializados. Portanto, o detalhamento para a implementação das medidas é objeto de um novo processo de trabalho, que incorpora as contribuições dos parceiros ou até mesmo a coordenação de outros setores da administração municipal. As propostas a serem implementadas podem ser agrupadas por tipos de projetos, ações de

natureza semelhante ou por se concentrarem em determinadas áreas de ações, de forma a otimizar e facilitar o desenvolvimento dos projetos, identificando as fontes de financiamentos para ações conjuntas.

O QUE EVITAR?

Evite alterar a ordem de prioridades estabelecida no programa de ação no momento de desenvolver os estudos e projetos.

Muitas das ações integrantes do programa de ação – intervenções, programas e obras – são viabilizadas pelos diferentes setores da administração municipal, conforme suas atribuições legais, mas o monitoramento continua vinculado ao Plano. Por exemplo, obras de infraestrutura ou melhorias do serviço do transporte público são executadas pelas secretarias de obras ou transportes, enquanto programas de conscientização podem ser articulados com a área de comunicação ou com a Secretaria de Educação do município.

A implementação do Plano inclui o refinamento de metas e indicadores, a proposição e condução de estudos complementares, projetos e obras, assim como de eventuais adaptações. Cada projeto ou programa requer aspectos gerenciais como a elaboração de um plano de ação, cronograma e formalização de responsabilidades que integram o processo, visando à coordenação e ao acompanhamento da execução das propostas, considerados o planejamento,



Construção do sistema BRT MOVE em Belo Horizonte/MG

articulação entre setores envolvidos, aplicação dos recursos, gestão e riscos de execução.

O levantamento das fontes de financiamento, identificadas no programa de ação (4.4), visa a facilitar essa etapa e cumprir o cronograma de execução. O estabelecimento de fundos e vinculação direta de impostos visa garantir a efetiva implementação do Plano e a disponibilidade dos recursos nos momentos oportunos.

RESULTADO

Detalhe os projetos e planeje sua execução conforme as prioridades estabelecidas.

6.3 MONITORAMENTO DAS AÇÕES

O monitoramento das ações deve ocorrer simultaneamente à implementação das ações previstas no Plano de Mobilidade Urbana para permitir a verificação do progresso da execução. Implica o levantamento e a análise de dados e informações sobre o desempenho das realizações de acordo com os indicadores definidos pelo Plano (4.5) para medir os resultados e avaliar a obtenção dos objetivos e a evolução das metas. Envolve a produção de relatórios e gráficos de desempenho, disponibilizados para o debate público, para que todos os atores possam avaliar e propor correções necessárias, levando a melhorias em ações futuras.

O QUE EVITAR?

Evite negligenciar a coleta de dados e o cálculo dos indicadores para a avaliação do progresso das ações e o alcance das metas.

A tarefa de monitorar as ações é extremamente importante para o planejamento e para a gestão da mobilidade e, apesar disso, é uma tarefa frequentemente negligenciada pelo Poder Público. Deve ser conduzida por uma estrutura

IMPORTANTE

Utilize indicadores de desempenho, mensurados antes, durante e depois da elaboração do Plano de Mobilidade, como parâmetro de comparação dos progressos. Crie canais de divulgação dos resultados.

específica da administração municipal para este fim, podendo ficar a cargo de um órgão de planejamento ou algum setor de pesquisa, por exemplo, podendo contar com a colaboração de parceiros externos especializados.

É importante ter em conta que nem todas as medidas do Plano serão efetivamente implementadas. Portanto, o processo de monitoramento vai ser especialmente útil no momento de avaliação das propostas do Plano — e adaptação do programa de ação quando necessário, antes da sua revisão total a cada dez anos (7.2).

RESULTADO

Estabeleça um processo de monitoramento das ações com base nos indicadores previamente definidos e nos recursos humanos e financeiros disponíveis.



Monitoramento da implantação do sistema BRT em Brasília/DF

PDTT RIO BRANCO

BOA PRÁTICA

A cidade de Rio Branco, capital do Estado do Acre, realizou diversas pesquisas e um diagnóstico da mobilidade urbana, entre 2006 e 2009, que resultaram na elaboração do Plano Diretor de Transportes e Trânsito – PDTT (28), integrado ao Plano Diretor. O PDTT apresenta propostas para otimizar a mobilidade urbana nas suas diversas modalidades, como transporte coletivo, individual e não motorizado. E o instrumento orientou as decisões dos gestores municipais na implementação de diversas propostas, transformando a mobilidade urbana do município.

Fases de implementação das ciclovias. Fonte: PDTT de Rio Branco.



A cidade, de aproximadamente 350 mil habitantes, possui uma cultura forte associada ao transporte não motorizado, e o PDTT incluiu soluções focadas nesse modo, antes mesmo de apresentar a saturação do sistema viário e demais problemas encontrados nas capitais brasileiras. Para melhorar a mobilidade dos ciclistas, as propostas apresentadas contemplaram a requalificação de 60 km da malha cicloviária existente, a implantação de novas vias cicláveis (ciclovias e ciclofaixas) e de bicicletários. Decorrente das ações implementadas, Rio Branco conta atualmente com mais de 100 km de ciclovias em funcionamento. A meta estabelecida pelo Plano é 160 km de extensão, que foram divididos em três fases de implantação. O sistema cicloviário proposto valoriza a integração com diferentes modais, e o traçado das ciclovias propostas na primeira fase considera a previsão de terminais de integração para o transporte coletivo.

A Prefeitura contou com cooperações para implementação por meio do apoio técnico de consultoria especializada para o desenvolvimento do PDTT e para o detalhamento e implantação dos estudos de projetos para o transporte cicloviário. Foram requalificados os 60 km de ciclovias existentes, além de propostas as diretrizes para os 100 km restantes, totalizando os 160 km de rede cicloviária.

Infraestrutura cicloviária implantada a partir do PDTT em Rio Branco/AC



Além dessas, outras intervenções foram implementadas pela Prefeitura de Rio Branco, decorrentes das propostas do PDTT. Foram feitas a construção e a recuperação de 30 km de calçadas, priorizando o entorno dos principais eixos de transporte coletivo e áreas comerciais, que concentram a maior parte dos deslocamentos a pé. A inserção de iluminação pública é outra iniciativa que trouxe segurança e estímulo ao uso em todos os horários do dia. As propostas para as calçadas, denominadas “Ruas de Convivência” no PDTT, são um projeto destinado a qualificar as ruas e proporcionar o convívio mais harmonioso, com prioridade para os locais que não possuem largura de passeios suficiente ou então onde não há pavimentação.

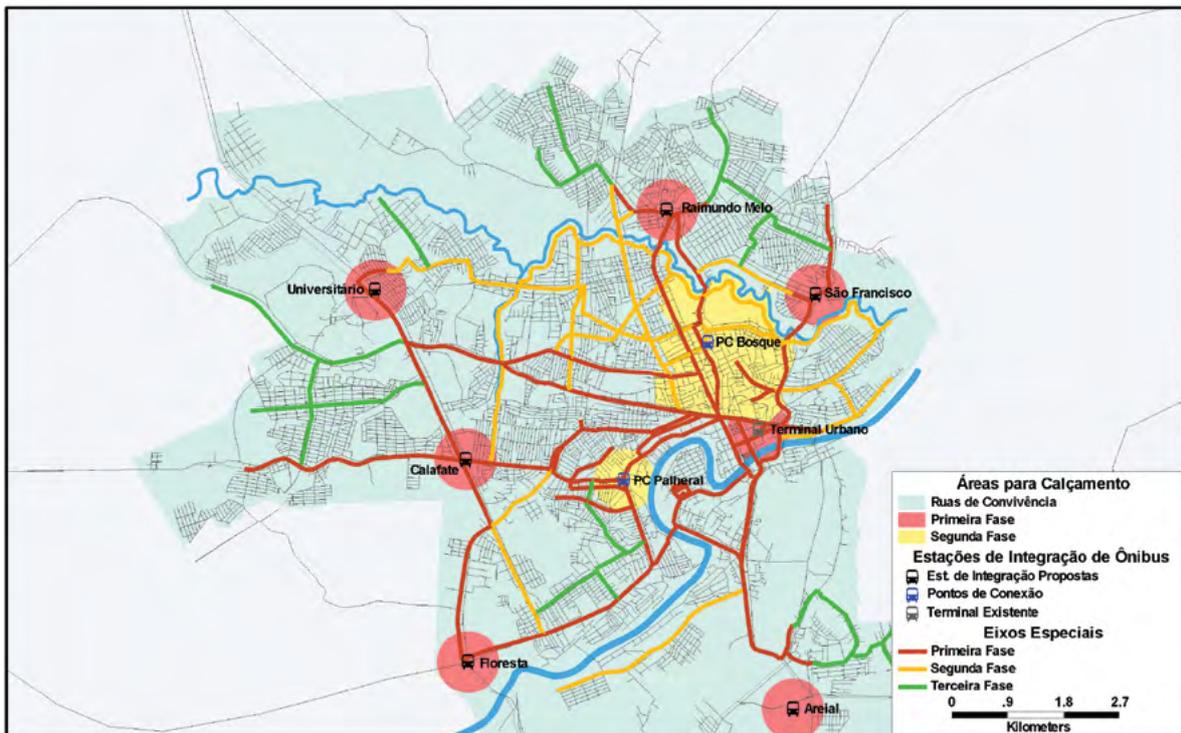
Como propostas para a melhoria do sistema de transporte coletivo da cidade, o PDTT prevê a total reestruturação do sistema, visando otimizar a acessibilidade entre os bairros. A cidade possuía um sistema de transporte coletivo de configuração radial, convergente para a área central. A reestruturação proposta não é uma ação de implementação imediata, pois depende da execução de infraestrutura para suportar o novo sistema. A rede de transporte foi reorganizada, com a adoção de um sistema troncoalimentado, e para viabilizar o novo sistema o Plano previu a construção de seis estações de integração de transporte coletivo, distribuídas em regiões estratégicas. O sistema está em implantação, contando com duas estações finalizadas e outras duas em construção. Linhas de conexão entre bairros ou terminais de integração também foram incorporadas.

A regulamentação e o gerenciamento das vagas de estacionamento foram propostos como ações para promover a equidade do uso do espaço público nas vias da cidade. Para viabilizar esta proposta, foi feito o mapeamento dos estacionamentos privados na mesma área, e a Prefeitura implantou o estacionamento rotativo na região central de Rio Branco, onde o acesso às vagas é feito através de parquímetros.

AS PROPOSTAS
TIVERAM POR
OBJETIVO
ASSEGURAR A
EFETIVA UTILIZAÇÃO
DOS MODOS NÃO
MOTORIZADOS
COMO MEIO DE
TRANSPORTE E NÃO
SOMENTE DE LAZER.
E HOJE O MUNICÍPIO
APRESENTA UMA
DAS MAIORES REDES
CICLOVIÁRIAS PER
CAPITA DO PAÍS.

O PDTT trata a mobilidade não somente como indutora da urbanização, mas também como instrumento de redução de desigualdades territoriais. A implantação do Plano prevê a coordenação e o monitoramento das ações para as distintas fases das propostas, para que sejam executadas de forma conjunta conforme a compatibilidade. Implementar ações de melhoria das calçadas nos locais de implementação das ciclovias e requalificação da infraestrutura do transporte coletivo pode minimizar os custos e articular a execução das obras.

Áreas para calçamento associadas a outras infraestruturas de transporte.
Fonte: PDTT de Rio Branco.





Rio Branco/AC



DOMINGO-OPERAÇÃO FEIS
PROIBIDO PARAR E ESTACIONAR À ESQUERDA
EMBARQUE/DESEMBARQUE À DIREITA



Teatro da
sca





PASSO
7

AVALIAÇÃO E REVISÃO

REVISAR E ATUALIZAR

Mantenha revisões e atualizações periódicas do Plano de Mobilidade, em função do dinamismo das transformações urbanas e do surgimento de novas soluções e tecnologias.

As cidades evoluem e a mobilidade é um dos setores mais relacionados às dinâmicas desse desenvolvimento. Novos bairros, empreendimentos de trabalho e renda, equipamentos, tecnologias de transporte, a necessidade de qualificação de áreas consolidadas ou a mudança de mentalidade da população são fatores que influenciam no planejamento urbano e nos deslocamentos de sua população e produtos e serviços decorrentes. Por melhor que seja o Plano de Mobilidade, a avaliação e a revisão são necessárias para adequá-lo a novas demandas.

O último passo consiste na utilização dos resultados obtidos com o monitoramento das ações (6.3), através dos indicadores e do acúmulo de conhecimento adquirido com a construção do Plano de Mobilidade, para avaliar bons e maus resultados e identificar pontos que devem ser revistos. A realização, a aplicação e o monitoramento são insumos para a revisão das políticas de mobilidade urbana administradas pelo poder público. Entretanto, além dos indicadores de desempenho, a avaliação e a revisão devem verificar a consistência de todo o processo de construção do Plano e mensurar seus êxitos e dificuldades, o que será base para o futuro instrumento de planejamento da mobilidade urbana.

7.1 AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS E AÇÕES

Os bons resultados e o insucesso das propostas e ações do Plano de Mobilidade precisam ser conhecidos e compreendidos. Analisar os objetivos e as metas alcançados através do monitoramento dos indicadores e o desempenho do programa de ação são formas de fazer essa leitura. As avaliações quantitativas e qualitativas são insumos para preservar avanços e realizar correções no momento da revisão (7.2).

Algumas medidas devem ser consideradas nessa atividade:

- promover uma análise crítica do programa de ação, seu desempenho e resultados, sob aspectos institucionais e metodológicos;
- ponderar sobre os acertos, as dificuldades e as lições em relação à gestão política e técnica, considerando o comprometimento de gestores, técnicos e servidores;
- avaliar o grau de importância e prioridade dado, nas instâncias públicas, ao Plano e à efetivação de suas propostas;
- examinar a atribuição de responsabilidades, a capacidade de obtenção dos recursos institucionais, técnicos e financeiros;
- avaliar as prioridades, os prazos estabelecidos e a ordem de implementação das ações.

IMPORTANTE

Considere na avaliação, além da evolução dos resultados dos indicadores de desempenho, os aspectos qualitativos, políticos, econômicos e sociais relacionados ao Plano de Mobilidade Urbana.

Outro tema para avaliação é referente à participação social, tanto em relação à experiência obtida com o projeto de comunicação social quanto às estruturas de gestão, em toda a construção do Plano. Observar os mecanismos e mídias que trouxeram melhores retornos e contribuições, do ponto de vista numérico e de conteúdo, com críticas e sugestões. Analisar o desempenho das estruturas de participação social nas etapas prévias de elaboração e na implantação do programa de ação.

O QUE EVITAR?

Evite postergar a avaliação das propostas e ações, uma vez que ela permite corrigir eventuais problemas ou premissas mal formuladas.

A Lei de Mobilidade estabelece o prazo máximo de dez anos para a revisão e atualização do Plano. Entende-se que ao menos uma avaliação é necessária a cada cinco anos, prazo que pode ser reduzido de acordo com o interesse da administração em promover ajustes na implementação do Plano. Serve para motivar alguma correção de rumo, equacionar dificuldades para viabilizar ações ou mesmo alterar a sequência de atividades necessárias para alguma medida, promovendo priorização e preparando a futura revisão e atualização.

Essa atividade consiste, por fim, em produzir subsídios, a partir da avaliação quantitativa e qualitativa de parâmetros comparativos de antes e depois da implementação, para a revisão e a atualização do Plano de Mobilidade Urbana.

RESULTADO

Realize uma avaliação a cada cinco anos.



Reunião técnica participativa do Plano de Mobilidade de Londrina/PR



Preparação para a inauguração do sistema BRT MOVE em Belo Horizonte/MG

7.2 REVISÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA

IMPORTANTE

Procure compatibilizar os períodos de revisão do Plano de Mobilidade Urbana com a revisão do Plano Diretor, que também deve ocorrer a cada dez anos.

A última atividade do passo a passo para a construção do Plano de Mobilidade trata da exigência legal de revisão e atualização periódica em um prazo não superior a dez anos. Transcorrido o tempo de vigência do Plano de Mobilidade, inúmeras mudanças na

realidade local devem ter ocorrido, não somente no quadro da mobilidade, como também em aspectos socioeconômicos e culturais que impactam a qualidade de vida da população. Esses fatores precisam ser identificados e incorporados na revisão e na atualização do Plano, que deve ser flexível para incorporar novos métodos, realidades e tecnologias.

Além dos resultados da avaliação das propostas e ações (7.1), resultados atualizados do monitoramento e do programa de ação e uma nova avaliação dos pontos positivos e negativos servirão para embasar a

construção do próximo Plano de Mobilidade. Deve ser feita uma aferição do grau de sucesso obtido com a implementação do Plano, quais metas foram atingidas, além de entendido o motivo de alguns projetos não terem sido viabilizados.

O QUE EVITAR?

Evite elaborar um novo Plano desconsiderando as propostas, os cenários e as metas já estipulados que precisam de revisão e atualização adequada.

No processo de revisão e atualização, todos os passos e atividades anteriores devem ser realizados novamente, ainda que em menores proporções. Deve ser feita uma preparação inicial e atribuída a uma equipe a responsabilidade para coordenar o processo de revisão. O plano de comunicação deve ser retomado de forma a estimular e engajar novamente a população para que participe das atividades de gestão democrática e se manifeste quanto a sua satisfação em relação às ações implementadas pelo Plano. É recomendado que seja elaborado um termo de referência, um plano e um cronograma de trabalho. As parcerias para cooperação podem ser úteis novamente, uma vez que as pesquisas e o diagnóstico precisam ser atualizados para que a ampliação dos cenários e novas propostas sejam concebidos. O programa de ação também deve ser atualizado, uma vez que alguns horizontes do Plano original seguirão em vigência. Entretanto, as ações que no

momento da elaboração foram consideradas de longo prazo devem neste momento estar sendo planejadas ou implementadas. Por fim, a consolidação do documento, as audiências públicas finais e a aprovação do Plano de Mobilidade pela Câmara dos Vereadores devem ser promovidas para completar o processo de revisão e para que a implementação das propostas seja retomada.

A revisão e a atualização do Plano devem ser feitas em estreita relação com a revisão do Plano Diretor municipal, e se possível no mesmo período e de forma complementar. A definição das novas políticas de mobilidade deve ser revista, associada às políticas de uso e ocupação do solo, além de demais políticas setoriais vigentes, como as relacionadas a habitação, saneamento, meio ambiente, desenvolvimento econômico, preservação cultural. Implica a discussão e a aprovação das alterações no âmbito político, da comunidade e dos agentes envolvidos, após as correções necessárias.

RESULTADO

Revise e atualize o Plano de Mobilidade com uma periodicidade de, no máximo, dez anos, conforme indicado pela Lei de Mobilidade.



Belo Horizonte/MG



BOA PRÁTICA

PLANMOB BELO HORIZONTE

A capital do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte, de população estimada em 2,5 milhões de habitantes, elaborou seu Plano de Mobilidade de Belo Horizonte – PlanMob BH (29), através da agência municipal de transporte BHTrans – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte, responsável pelo gerenciamento e pela fiscalização do sistema de transportes e do trânsito da cidade. O processo de elaboração começou em 2008 e foi finalizado em agosto de 2010, com a aprovação do Plano em 2010. O Estatuto da Cidade, aprovado em 2001, estabeleceu a obrigatoriedade do Plano de Mobilidade em cidades com mais de 500 mil habitantes. Na época, Belo Horizonte foi uma das poucas cidades que elaborou seu Plano de Mobilidade conforme o Estatuto, e, neste momento, está revisando e adequando o seu Plano à Lei n. 12.587/12.

Identidade visual do PlanMob de Belo Horizonte/MG.
Fonte: PlanMob BH (29).



Na tentativa de reverter o padrão de crescimento das viagens por automóveis motorizados e estimular o desenvolvimento da cidade orientado pelo transporte coletivo, diversas propostas foram elaboradas para diferentes horizontes de implantação no PlanMob BH. Após sua aprovação, inúmeras medidas foram implementadas seguindo os horizontes estabelecidos. Uma das ações propostas do Plano foi a implantação de uma rede estruturante do transporte coletivo que integrasse sistemas de alta e média capacidade. Esta proposta culminou com a implantação do sistema de transporte coletivo por BRT (*Bus Rapid Transit*), que recebeu o nome de MOVE. O MOVE foi inaugurado em março de 2014 e conta atualmente com 44 estações, 23 km de extensão de corredores e 500 mil usuários por dia. Os corredores Antônio Carlos e Cristiano Machado já foram executados e o sistema conta também com o corredor da Área Central, que integra todo o sistema. A inauguração do MOVE seguiu o horizonte estabelecido para o ano de 2014, porém o sistema ainda se encontra em expansão.

Com a preocupação em priorizar os modos de transportes não motorizados, o Plano apresentou estratégias e propostas para estes modos. As propostas para fomentar o uso de bicicletas como meio de transporte incluíram a expansão da rede cicloviária para 335 km até 2020, assim como a sua integração com os modos de transporte coletivo e conexão direta entre os

Infraestrutura urbana que privilegia transporte coletivo e não motorizado em Belo Horizonte/MG





principais subcentros da cidade. Ações voltadas à integração intermodal permitem hoje que passageiros embarquem tanto no metrô como no sistema MOVE com suas bicicletas em horários específicos. Em 2014 também foi inaugurado o sistema de bicicletas compartilhadas BikeBH na cidade, que hoje conta com 40 estações.

Melhorias e intervenções para estabelecer uma rede para deslocamentos com priorização de pedestres, prevista no Plano como rede de caminhamento, começaram a ser implantadas no hipercentro da cidade e em vias que foram estabelecidas como prioritárias, como a Avenida Afonso Pena e a Rua Espírito Santo. Outras ações voltadas aos pedestres e ciclistas foram realizadas decorrentes das propostas do Plano ao longo dos anos.

Passados cinco anos de sua aprovação, é o momento de avaliação das propostas e ações implementadas. Em função da nova Lei de Mobilidade, Belo Horizonte vai conciliar sua avaliação com a revisão e a atualização periódica do Plano, uma vez que necessita se adequar à nova lei, principalmente no que tange à incorporação da gestão democrática na elaboração do Plano.

A Prefeitura de Belo Horizonte realiza a cada quatro anos a Conferência Política Urbana Municipal, um instrumento de

Priorização de pedestres na área central de Belo Horizonte/MG

ATRAVÉS DO
OBSERVATÓRIO
DE MOBILIDADE
– OBSMOB-BH,
É AVALIADO O
PROGRESSO DOS
INDICADORES DE
DESEMPENHO
RELATIVOS À
IMPLANTAÇÃO DO
PLANMOB.

gestão democrática com caráter deliberativo que possibilita à população apontar o que o Poder Executivo deve encaminhar para a Câmara Municipal para revisão na legislação urbanística. A conferência aborda diversos temas separados em seis eixos, sendo um deles a mobilidade urbana. O COMPUR – Conselho Municipal de Política Urbana, responsável por convocar a Conferência, é formado por representantes e delegados eleitos dos setores popular, técnico e empresarial.

A IV Conferência Municipal de Política Urbana aconteceu em outubro de 2014 com rodadas de audiências públicas regionais, promovidas pela administração municipal, para divulgar à população as propostas votadas e aprovadas pelos delegados eleitos para representar os diversos segmentos da sociedade durante a Conferência. As propostas referentes à revisão do PlanMob BH abrangeram diversas partes do documento, monitoramento, avaliação e revisão do Plano. As propostas elaboradas na Conferência possuem um aspecto político, visto que posteriormente à discussão com a população são finalizadas como um documento-base de projeto de lei enviado à Câmara Municipal propondo mudanças na legislação.

Através do Observatório de Mobilidade – ObsMob-BH, é avaliado o progresso dos indicadores de desempenho relativos à implantação do PlanMob. Aspectos referentes à operação do sistema MOVE, à implantação e à utilização das ciclovias e séries históricas das Pesquisas de Opinião realizadas na cidade também são importantes para consolidação do processo de revisão e adequação do Plano.

É necessário reforçar as políticas e não somente os projetos. Muitas ações definidas pelo Plano continuarão sendo as mesmas, porém devem ser adequadas aos novos conhecimentos e tecnologias incorporados pela administração municipal. Os projetos já foram concebidos anteriormente e não devem ser descartados. Eles devem ser avaliados criticamente, com a possibilidade de correção de eventuais desvios de seu propósito, visando ajustar e melhorar a implantação das ações, de forma articulada.



Rio de Janeiro/RJ

AGRADECIMENTOS

Ao Ministério das Cidades pela oportunidade de colaborar na capacitação das cidades brasileiras e aprimorar a metodologia para a construção do Plano de Mobilidade Urbana.

A todos os municípios que contribuíram para esta publicação através de suas boas práticas.

À CIFF pelo apoio estratégico à EMBARQ Brasil na realização deste trabalho e em sua difusão nacional.



Brasília/DF

REFERÊNCIAS

(1) Brasil. *Lei n. 12.587 – Lei de Mobilidade Urbana – de 3 de janeiro de 2012*. Diário Oficial da União, Brasília/DF, 4 de jan. de 2012, p. 1.

(2) BRASIL – Ministério das Cidades. *PlanMob: Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*. Brasília/DF, Brasil, 2015.

(3) EMBARQ BRASIL. *Passo a passo para a construção de um Plano de Mobilidade Urbana*. Brasil, 2014. Disponível em: <http://embarqbrasil.org/research/publication/passopasso-para-constru%C3%A7%C3%A3o-de-um-plano-de-mobilidade-urbana-sustent%C3%A1vel>. Acesso em: 11 de jun. 2015.

(4) BRASIL – Ministério das Cidades. *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável*. Cadernos MCidades Mobilidade Urbana, n. 6. Brasil/DF, Brasil, 2004.

- (5) Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Comunicados do IPEA, n. 128. Brasília, 2012.
- (6) BRASIL – Ministério das Cidades. *PlanMob: construindo a cidade sustentável – Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*. Brasília/DF, Brasil, 2007.
- (7) Rupprecht Consult. *GUIDELINES: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. Brussels: European Commission, 2014.
- (8) IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestre. *Guia para Elaboração de Planos de Mobilidade e Transporte*. Portugal, 2011.
- (9) IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres. *Diretrizes nacionais para mobilidade*. Portugal, 2012.
- (10) King, R.; Stanich, R.; Dhingra, C. *Quick Guide: how to establish a multi stakeholder forum for urban mobility*. Draft prepared for UN-HABITAT by EMBARQ, 2013.
- (11) King, R. *Quick Guide: how to establish an urban mobility compact*. Draft prepared for UN-HABITAT by EMBARQ, 2013.
- (12) Rao, P.; King, R.; Stanich, R.; Pande, T.; Dhingra, C. *Quick Guide: how to develop an urban mobility plans*. Draft prepared for UN-HABITAT by EMBARQ, 2013.
- (13) GIZ – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit. *Planos de Mobilidade Urbana: Abordagens Nacionais e Práticas Locais*. Alemanha, 2014.
- (14) BRASIL – Ministério das Cidades. *Planejamento em mobilidade urbana*. Brasília/DF, Brasil, 2013.
- (15) Secretaría de Transportes y Tránsito de Medellín. *Movilidad, responsabilidad de todos: mapa de actores*. Colombia: Alcaldía de Medellín, 2011.
- (16) Evans, M.; Ferrarezi, E.; Oliveira, C. G.; Grau, N. C. *Participação Social: textos para discussão*. IFCI/AECID/Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG. Editora IABS, Brasília/DF, Brasil, 2013.
- (17) Fedozzi, L. J. *Gestão local participativa no Brasil contemporâneo: variáveis favorecedoras, possibilidades e limites*. Conferência Internacional de Gestão Social. Porto Alegre/RS, Brasil, 2005.
- (18) BRASIL – *Lei n. 13.089 – Estatuto da metrópole, de 12 de janeiro de 2015*. Diário Oficial da União, Brasília/DF, 13 de jan. de 2015.

- (19) SANTA CATARINA – Governo do Estado de Santa Catarina. *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis – PLAMUS*. Florianópolis/SC, Brasil, 2015.
- (20) SOROCABA – Prefeitura Municipal de Sorocaba. *Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade*. Sorocaba/SP, Brasil, 2014. Disponível em: http://www.urbes.com.br/uploads2/PDTUM_CAMARA_SITE.pdf. Acesso em: 11 jun. 2015.
- (21) SÃO JOSÉ DOS CAMPOS – Prefeitura Municipal de São José dos Campos. *Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos – PlanMob SJC*. São José dos Campos/SP, Brasil, 2015. Disponível em: <http://www.sjc.sp.gov.br/secretarias/transportes/planmob.aspx>. Acesso em: 11 jun. 2015.
- (22) BRASIL – Ministério das Cidades. *Programas e Ações*. Brasília/DF, Brasil, 2015. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/index.php/transporte-e-mobilidade/progrmas-e-acoas>. Acesso em: 11 jun. 2015.
- (23) TCRP – Transportation Research Board. *Report 87: A Guidebook for Developing a Transit Performance-Measurement System*. Washington/DC, EUA, 2003.
- (24) ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos. *Excelência na gestão do transporte e trânsito – Série Cadernos Técnicos*. Volume 10. São Paulo/SP, Brasil, 2013.
- (25) JOINVILLE – Prefeitura Municipal de Joinville. *Plano de Mobilidade Sustentável de Joinville – PlanMOB Joinville*. Joinville/SC, Brasil, 2015. Disponível em: <https://ippuj.joinville.sc.gov.br/arquivo/lista/codigo/427-PlanMob.html>. Acesso em: 11 jun. 2015.
- (26) EMBARQ Brasil. *QualiÔnibus Pesquisa de Satisfação*. Brasil, 2014. Disponível em: <http://embarqbrasil.org/node/47381>. Acesso em: 11 jun.2015.
- (27) CAMPINA GRANDE – Prefeitura Municipal de Campina Grande. *Plano de Mobilidade Urbana – PlabMob*. Campina Grande/PB, Brasil, 2015.
- (28) ACRE – Governo do Estado do Acre. *Plano Diretor de Transporte e Trânsito de Rio Branco – PDTT*. Rio Branco/AC, Brasil, 2009. Disponível em: <http://riobranco.ac.gov.br/index.php/plano-de-mobilidade-urbana-de-rio-branco.html>. Acesso em: 11 jun. 2015.
- (29) BELO HORIZONTE – Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. *Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob BH*. Belo Horizonte/MG, Brasil, 2010. Disponível em: <http://bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/PlanMob%20BH>. Acesso em: 11 jun. 2015.



Curitiba/PR

➤ CRÉDITOS DE FOTO E IMAGEM

Capa, p. 2, 6, 9, 11, 12, 14, 18, 28, 31, 34, 46, 49, 59, 70, 72, 74, 76, 80, 92, 108, 111, 112, 118, 121, 122, 124, 127, 130, 133, 134: Mariana Gil/EMBARQ Brasil; p. 16: Maurilio Cheli/SMCS; p. 20: Renato Mendes Rocha; p. 22, 60: Filipe Costódio/EMBARQ Brasil; p. 25, 37, 39, 84: PLAMUS; p. 26: Jonas Pôrto; p. 42: Fernando Andrade; p. 44: Thierry Roget; p. 50: Emerson Ferraz; p. 53, 54: Zaqueu Proença; p. 56, 68: Antônio Basílio; p. 69: Tião Martins; p. 79, 82: Priscila Pacheco/EMBARQ Brasil; p. 94: A. Júnior; p. 96: Maria Fernanda Cavalcanti/EMBARQ Brasil; p. 99: Rogerio da Silva; p. 101: Prefeitura de Valinhos; p. 102: Kyller Costa Gorgônio; p. 104: Prefeitura de Campina Grande; p. 106: Embratur; p. 114: Maria Luiza Brandão; p. 117: Eduardo Fonseca Arraes; p. 126: Luísa Zottis/EMBARQ Brasil; p. 129: Monara Barreto



A EMBARQ Brasil auxilia governos e empresas no desenvolvimento e na implementação de soluções sustentáveis para os problemas de mobilidade nas cidades brasileiras. Ao promover o transporte sustentável, está trabalhando para reduzir a poluição, melhorar a saúde pública, diminuir a emissão de gases de efeito estufa e criar espaços públicos urbanos seguros, acessíveis e agradáveis ao convívio.

A EMBARQ Brasil tem Termos de Cooperação Técnica assinados com mais de 15 cidades, entre elas Rio de Janeiro/RJ, Belo Horizonte/MG e Curitiba/PR. Alinhamentos estratégicos de projetos de transporte, qualificação de sistemas, auditoria de segurança viária, marketing para transporte coletivo,

workshops, seminários e publicações de capacitação técnica e o suporte técnico para a construção de Planos de Mobilidade Urbana estão entre as principais atividades desenvolvidas.

Desde 2002, quando foi criada como o programa de transporte sustentável do WRI – World Resources Institute, a Rede EMBARQ vem crescendo e hoje inclui cinco centros, localizados no México, no Brasil, na Índia, na Turquia e na China. Sua sede mundial é em Washington, D.C., nos Estados Unidos. A equipe é composta por mais de 200 especialistas de áreas variadas: de arquitetura a gestão da qualidade de ar; de geografia a jornalismo; de sociologia a engenharia civil e de transportes.





embarqbrasil.org | thecityfixbrasil.com



[fb.com/embarqbrasil](https://www.facebook.com/embarqbrasil)



twitter.com/embarqbrasil

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-69487-06-7



9 788569 487067