

Mobilidade Urbana

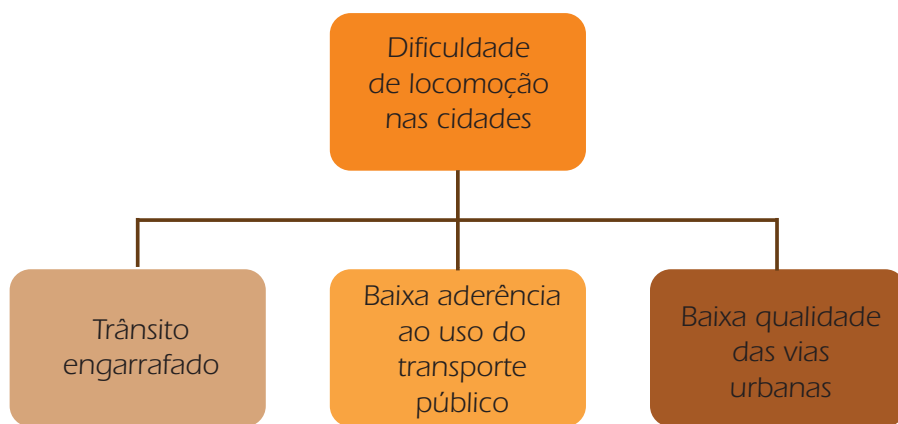
Na última década, o Governo Federal tem debatido o conceito de **mobilidade urbana** para construir uma nova definição a respeito do assunto. Diferente do entendimento anterior, que tratava a questão de forma fragmentada e considerava somente a circulação de veículos, hoje, além de ter como foco as pessoas, vincula-se diretamente à organização territorial e à sustentabilidade das cidades.

Sendo assim, o conceito de mobilidade urbana se apoia em quatro pilares: (i) integração do planejamento do transporte com o planejamento do uso do solo; (ii) melhoria do transporte público de passageiros; (iii) estímulo ao transporte não motorizado; e (iv) uso racional do automóvel.

Estudos sobre o tema apontam diversas dificuldades de locomoção enfrentadas na maioria das cidades brasileiras, cujos três principais fatores estão ilustrados a seguir.

Deslocamento de pessoas e bens dentro do espaço das cidades, mediante utilização de veículos, de vias públicas e da infraestrutura disponível.

Figura 1 - Problemas centrais da mobilidade urbana



Fonte: TCU

Em relação aos congestionamentos, estes vêm surgindo nas cidades menores e se tornando crônicos em grandes cidades. Paralelamente, percebe-se uma evasão de passageiros dos sistemas de transporte público ao longo do tempo, devido principalmente a problemas de infraestrutura e qualidade dos serviços. Por fim, a baixa qualidade das vias urbanas desestimula a locomoção a pé e restringe o uso de bicicleta, incentivando o uso do automóvel particular para realizar percursos diários e dificultando, ainda mais, a locomoção nas cidades.

Diante disso, o tema mobilidade urbana cresce em relevância e complexidade, afeta consideravelmente a qualidade de vida da população e a economia das cidades, merecendo atenção especial por parte dos gestores públicos.

Os municípios brasileiros detêm o posto de principal ente federativo para o exercício das atividades relacionadas ao planejamento e gestão do espaço, enquanto a União tem caráter predominantemente indutor, sendo responsável pela instituição de diretrizes para o desenvolvimento das cidades.

O adequado planejamento urbano e de transportes, de competência dos municípios, contribui dessa forma para a qualidade da mobilidade urbana e consequente boa alocação dos recursos públicos. Pesquisa realizada pelo TCU identificou que alguns aspectos do planejamento do uso do solo, importantes para o planejamento de transporte, não estão sendo contemplados no Plano Diretor de Ordenamento Territorial dos municípios.

O problema da mobilidade urbana na maioria das grandes cidades brasileiras deve-se: ao crescimento desordenado dos municípios; à desarticulação entre planejamento urbano e planejamento de transporte; e ao crescente uso do transporte individual motorizado.

Adicionalmente, foi constatado que é expressivo o número de municípios que assinalou não ter efetivamente elaborado o seu Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade, conforme pode ser observado na tabela a seguir.

Tabela 1 - Institucionalização do Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade como instrumento de planejamento municipal

Perfil do município	Quantidade de respondentes	Possuem plano de transporte e mobilidade vigente?	
		SIM	NÃO
Mais de 500 mil habitantes	22	13	9
Entre 100 mil e 500 mil habitantes	31	9	22
Total	53	22	31

Fonte: Pesquisa TCU

Por fim, a pesquisa identificou que existe uma dificuldade das regiões metropolitanas ou de influência em construir um plano de transporte integrado, evidenciando lacunas nas competências entre os entes federativos para o desenvolvimento do planejamento e gestão integrada do serviço de transporte público coletivo urbano comum àquelas regiões.

A solução da questão passa pela maior atuação da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (Semob), vinculada ao Ministério das Cidades, que deve atuar como indutora de melhoria do planejamento municipal.

Observa-se, no entanto, que as contribuições do governo federal estão sendo aprovadas sem as devidas análises da realidade existente e sem avaliação dos projetos financiados. Dessa forma, a Semob, apesar de contar com **recursos inéditos na sua história**, ainda não pôde amadurecer ao ponto de conduzir regularmente a política brasileira de mobilidade urbana .

É preciso que a Semob seja capaz de implementar uma estratégia de ação que permita diagnosticar a situação do processo de integração dos planos das regiões metropolitanas e apoiar sua consolidação; e estimular a associação dos municípios com o respectivo estado para instituir uma coordenação do planejamento e da operação do transporte coletivo de interesse comum.

As contribuições do governo federal estão sendo aprovadas sem as devidas análises da realidade existente e sem avaliação dos projetos financiados.

O volume de recursos disponibilizados para o Programa Pró-Transporte em 2010 foi de R\$ 11 bilhões. Entre 2003 e 2006, os recursos somavam apenas R\$ 1 bilhão, sendo, no máximo, R\$ 250 mil por exercício.

Recomendações do TCU
a) implementar um procedimento de coleta e tratamento sistemático de dados que permita identificar problemas e possíveis soluções de mobilidade nas cidades de maior porte
b) desenvolver indicadores que possibilitem monitorar a execução e avaliar os resultados das ações financiadas
c) aprimorar sua sistemática de seleção e contratação de projetos, a fim de reduzir riscos de inexecução e de escolha de soluções inadequadas
d) definir estratégia de ação para induzir e apoiar a melhoria e a integração dos planejamentos dos municípios concernentes à mobilidade