

**PLANOS DE MOBILIDADE URBANA:
INSTRUMENTO EFETIVO DA POLÍTICA PÚBLICA DE MOBILIDADE?****Vicente Correia Lima Neto**

Técnico de planejamento e pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea.

E-mail: <vicente.neto@ipea.gov.br>.**Ernesto Pereira Galindo**

Técnico de planejamento e pesquisa da Dirur do Ipea.

E-mail: <ernesto.galindo@ipea.gov.br>.

A questão da mobilidade urbana na última década foi tema corrente, notadamente em razão dos seus efeitos no ambiente urbano. Inovador, o marco legal da política urbana, o Estatuto da Cidade, previu o tratamento da temática no corpo da lei, estabelecendo, inclusive, a obrigatoriedade do desenvolvimento dos Planos Diretores de Transporte Público e Mobilidade (PDTMs) para municípios brasileiros com população acima de 500 mil habitantes. A despeito dos esforços institucionais realizados por parte da União para promover o desenvolvimento dos PDTMs, seja por meio de capacitação, seja por meio do ordenamento jurídico e institucional, mais de dez anos após a aprovação do estatuto, o tema pouco se desenvolveu nos municípios.

Este estudo analisa a execução dos planos de mobilidade urbana nos 36 municípios com mais de 500 mil habitantes e com obrigação de desenvolvimento dos PDTMs pelo Estatuto da Cidade, à luz da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), e dos investimentos federais em mobilidade urbana. A PNMU define o conteúdo mínimo a ser observado no desenvolvimento dos planos de mobilidade pelos municípios, que deve contemplar desde aspectos relativos aos serviços de transporte público coletivo até a infraestrutura dos sistemas de mobilidade, além da sistemática de avaliação, revisão e atualização do plano de mobilidade. Ressalta-se, ainda, que a PNMU ampliou o recorte da obrigatoriedade, equivalendo para todos os municípios com população superior a 20 mil habitantes.

A análise de compatibilidade entre o conteúdo especificado nos planos e a PNMU teve como referência um conjunto de dados extraídos de sítios eletrônicos

exclusivamente de extensão governamental. Dos 36 municípios com obrigatoriedade de execução, a maior parte encontra-se situada na região Sudeste (dezessete municípios, 47% do total), seguida da região Nordeste (onze municípios, 30% do total), região Centro-Oeste (quatro municípios, 11% do total) e regiões Norte e Sul (cada região com dois municípios e 5,55% do total). Deste total, apenas treze municípios elaboraram seus planos, resultando em uma taxa de execução de 36%, sendo que apenas o Distrito Federal o fez sob forma de lei.

Por sua vez, conforme a Portaria nº 65, de 21 de fevereiro de 2011, que trata da sistemática do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) 2 Mobilidade Grandes Cidades, é condicionante do programa que as intervenções propostas apresentem compatibilidade com o plano diretor municipal e com o plano de transporte urbano integrado ou equivalente. Das dezesseis cidades contempladas pelos dois programas, apenas oito, que formam o primeiro grupo, possuem Plano Diretor de Mobilidade Urbana (PDMU): São Paulo, Rio de Janeiro, Fortaleza, Recife, Porto Alegre e Brasília, tendo recebido investimentos de R\$ 25,24 bilhões, dos quais aproximadamente 68,5% de recursos federais. Os municípios classificados no segundo grupo não possuem PDMU e incluem os municípios de Belo Horizonte, Salvador, Curitiba, Manaus, Natal e Curitiba, totalizando R\$ 13,95 bilhões de investimento total, sendo aproximadamente 67,8% decorrentes de recursos da União (43,9% de financiamento e 23,8% por meio de repasse). Em termos absolutos, o total financiado para o primeiro grupo é maior que o do segundo; o resultado *per capita*, porém, é maior para o segundo, tanto no que diz respeito ao investimento

total quanto à participação da União. Assim, o fator PDMU não significa um maior aporte ao município se relativizado pelo porte da cidade.

Por fim, o balanço *per capita* positivo dos investimentos em mobilidade para cidades menores sem PDMU denota um incentivo à não execução dos planos nesses territórios, restando o desafio, especialmente para as cidades menores, com população no limiar próximo ao limite legal, de desenvolverem seus planos e terem acesso qualificado aos recursos da União.

SUMÁRIO EXECUTIVO