

## PLANOS DE MOBILIDADE URBANA: INSTRUMENTO EFETIVO DA POLÍTICA PÚBLICA DE MOBILIDADE?

LIMA NETO, Vicente Correia

GALINDO, Ernesto Pereira

### RESUMO

Os planos de mobilidade urbana são instrumentos de efetivação da política de mobilidade. O Estatuto da Cidade obriga o desenvolvimento desses planos para municípios acima de 500 mil habitantes. A partir da Lei nº 12.587/2012, a exigência passou a seguir os mesmos critérios usados para Planos Diretores Urbanos (municípios acima de 20 mil habitantes). Passados dez anos do Estatuto, observou-se, contudo, uma baixa execução nos municípios acima de 500 mil habitantes: apenas 13 dos 36 municípios alvo elaboraram planos de mobilidade. O artigo avalia esses resultados e os contrapõe com os investimentos do PAC/Mobilidade, destacando os desafios municipais nesse contexto.

**Palavras-chave:** planos diretores de mobilidade; política nacional de mobilidade urbana; PAC Mobilidade

### ABSTRACT

*The mobility plan is the main instrument of the mobility policy. According to the City's Statute, all cities with more than five hundred thousand inhabitants must develop your plan. Within the federal law nº 12.587/2012, this legal obligation has changed. Nowadays, cities with more than twenty thousand inhabitants have to develop it. Despite that, since 2001 only 13 of the 36 cities had developed their plans. This paper aims to evaluate the effectiveness of those instruments and the relationship between them and the federal t investments. Also, some considerations are made, highlighting the challenge for the municipalities to deal with the subject.*

**Keywords:** Mobility plans; Urban Mobility Nacional Policy; PAC Mobility

## **INTRODUÇÃO**

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 para municípios brasileiros acima de 500 mil habitantes, ainda segundo a ótica do serviço de transporte público integrando com foco nesse modo motorizado (Brasil, 2001). A denominação do plano é alterada em 2005, pela Resolução nº 34 do Conselho das Cidades (Conselho das Cidades, 2005), passando para Plano Diretor de Transporte e Mobilidade. Essa resolução ainda estabeleceu o conteúdo mínimo do PDTM, que dentre outros aspectos, previu a observância das diversas modalidades de transporte, respeitando as especificidades locais, a priorização do coletivo sobre o individual, os modos não motorizados e os pedestres. Ainda nesse sentido, o Ministério das Cidades publicou em 2007 um guia para orientações aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade (Brasil, 2007), calcado nos princípios da mobilidade urbana sustentável, nos conceitos da resolução do Conselho das Cidades e no então Projeto de Lei nº 166 do Senado Federal que tratava da Política Nacional da Mobilidade Urbana.

A despeito dos esforços institucionais por parte da União em promover o desenvolvimento dos PDTM, quer seja por meio de capacitação ou do ordenamento jurídico e institucional, nesse período que compreende 10 anos após a aprovação do Estatuto da Cidade, o tema pouco se desenvolveu nos municípios. Um dos objetivos desta pesquisa é analisar a execução desses PDTM nos 36 municípios acima de 500 mil habitantes obrigados a desenvolver o instrumento básico da Política Municipal. A análise envolve seus conteúdos, o processo participativo de seu desenvolvimento à luz da realidade local e institucional, a mudança promovida nos municípios que desenvolveram o instrumento, bem como sua adequação com os demais instrumentos da política urbana, como o plano diretor.

A partir desse feito, uma análise comparada será realizada à luz da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (Brasil, 2012), que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), especificamente no que tange a obrigatoriedade de desenvolvimento dos PDTM para municípios acima de 20 mil habitantes em um prazo máximo de três anos. O foco será dado aos desafios e oportunidades desse instrumento para a diversidade de porte de cidades brasileiras que passaram a ter a obrigação de desenvolver tal instrumento de política e de gestão da mobilidade. Ressalta-se que esse novo recorte iguala a obrigatoriedade prevista pelo Estatuto da Cidade para os planos diretores, que após uma década de aprovação, ainda não alcançou a totalidade de municípios. Essa equivalência reconhece um ponto observado no âmbito dos PD nos municípios – a previsão de desenvolvimento de planos setoriais de planejamento – incluindo o Plano

Diretor de Mobilidade, ou seja, incorpora no âmbito da política nacional uma realidade local. Ainda cabe destacar que é necessária a compatibilidade entre o PDTM e o PD no município, devendo ocorrer a integração entre as políticas urbanas de ordenamento do território e a política de mobilidade.

## **OS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA NA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA – LEI Nº 12.587/2012**

A lei 10.257, de 17 de julho de 2001, mais conhecida como o Estatuto da Cidade previu no seu texto a incorporação direta do transporte na política urbana municipal, prevendo o desenvolvimento de planos diretores de transportes urbanos - PDTU ou sua incorporação aos planos diretores municipais. Ressalta-se, no entanto, que apesar de sua previsão, não houve uma definição clara do seu conteúdo mínimo. Posteriormente em 2005, o termo utilizado para qualificar o PDTU incorpora a palavra mobilidade por meio da Resolução nº 34 do Conselho das Cidades (Conselho das Cidades, 2005) devendo o mesmo estar integrado ao plano diretor municipal. Esta resolução definiu o escopo mínimo de um plano diretor de transporte e mobilidade – PDTM. A obrigatoriedade na elaboração dos PDTM à época era para os municípios acima de 500 mil habitantes no território nacional.

### **A Construção da política nacional de mobilidade urbana**

A Constituição Federal de 1988 definiu como uma das competências da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo os transportes urbanos. Atualmente, interpreta-se a referência a “transporte urbano” de uma forma mais ampla abrangendo o conceito de transporte e mobilidade urbana em geral, além das preocupações “urbanas” se estenderem para todo o território municipal. Para cumprir com essa competência, desde 1989 tramitam diferentes projetos de lei com a finalidade de estabelecer normas, diretrizes e princípios de início restritos a transporte coletivo evoluindo para uma abordagem mais geral e completa de transporte e mobilidade urbana (IPEA, 2012).

Passado pouco mais de um ano da promulgação da CF 1988, se propunha no PL nº 4.203/1989 instituir “as normas do sistema nacional de transportes coletivos urbanos de passageiros”. Seguiram-se a ele o PL nº 870/1991 que dispunha sobre “diretrizes nacionais de transporte coletivo urbano”; o PL nº 1.777/1991, sobre “princípios de regras básicas para os serviços de transporte coletivo rodoviário de passageiros”; e o PL nº 2.594/1992, sobre “as diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano”. Os três, por tratarem do mesmo assunto, chegaram a ser apensados (anexados) ao PL nº 4.203/1989 e todos restringiam seu objeto ao transporte coletivo (IPEA, 2012).

Em 1995, sem avançarem além da Câmara dos Deputados e seguirem os passos necessários para sanção, os quatro PLs citados foram arquivados definitivamente. Surgiu então naquele ano o PL nº 694/1995, que continuou com o foco restrito ao transporte coletivo e seguindo a proposta da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, com o apelo do Conselho Nacional de Transportes Urbanos - CNTU. Ainda na década de 1990, surgiram o PL nº 1.974/1996, "sobre a prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros sobre o regime de concessão ou permissão" e o PL nº 2.234/1999, sobre "sistema integrado de transporte coletivo urbano". Ambos foram apensados ao PL nº 694/1995 por tratarem do mesmo tema (IPEA, 2012).

Os três PLs seguiram tramitando nas comissões da Câmara dos Deputados até que em 2003 foi instituída uma comissão especial para apreciar e dar parecer no PL nº 694/1995. Este fato, supostamente indicativo de celeridade no processo foi seguido por mais de três anos de inatividade no tratamento do PL. Neste íterim foi estruturado o Ministério das Cidades e dentro do Conselho das Cidades discutiu-se uma proposta de PL para a mobilidade urbana, tendo finalmente uma abordagem mais abrangente e completa do tema (IPEA, 2012).

No mesmo ano (2007), portanto, o tema foi retomado tanto com a volta da tramitação do PL nº 694/1995, quanto o início da tramitação de um novo PL (nº 1.687/2007). Neste último caso, diferentemente dos demais PLs, originários da Câmara dos Deputados, que já haviam tratado do assunto, a origem da proposta veio do poder executivo. Posteriormente, em 2009, o projeto recebeu contribuições de forma participativa e democrática do Conselho das Cidades. Publicações do Ministério das Cidades já continham avanços apresentados pelo novo PL, mas não tinham evidentemente peso legal.

Naturalmente, o PL nº 1.687/2007, por tratar de tema similar, foi apensado também ao PL nº 694/1995 e a partir daí as proposições contidas nos quatro PLs passaram a dar base à construção de um PL mais abrangente, ainda que não tanto quanto o novo PL nº 1.687/2007. De todo o modo, a influência do novo PL permitiu a construção de um PL nº 694/1995 mais contemporâneo e condizente com as demandas dos diversos setores incluindo a sociedade civil, que pode participar da construção da proposta no âmbito do Conselho das Cidades.

O PL nº 694/1995 conseguiu avançar para o Senado Federal sendo renumerado para PL nº 166/2010. Recebeu emendas pontuais basicamente sobre o modelo de remuneração por tarifa, sugerida também pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda – SEAE/MF em parecer específico. Além disso, incorporou conceitos mais amplos de urbano para município, apelo relacionado à Confederação Nacional dos Municípios - CNM.

Com as alterações incorporadas pelo PL nº 694/1995 oriundas do texto do PL nº 1.687/2007 e de propostas de diversos setores destinadas originalmente a alterar o PL nº 1.687/2007, duas das principais desvantagens que o PL originário da ANTP possuía frente

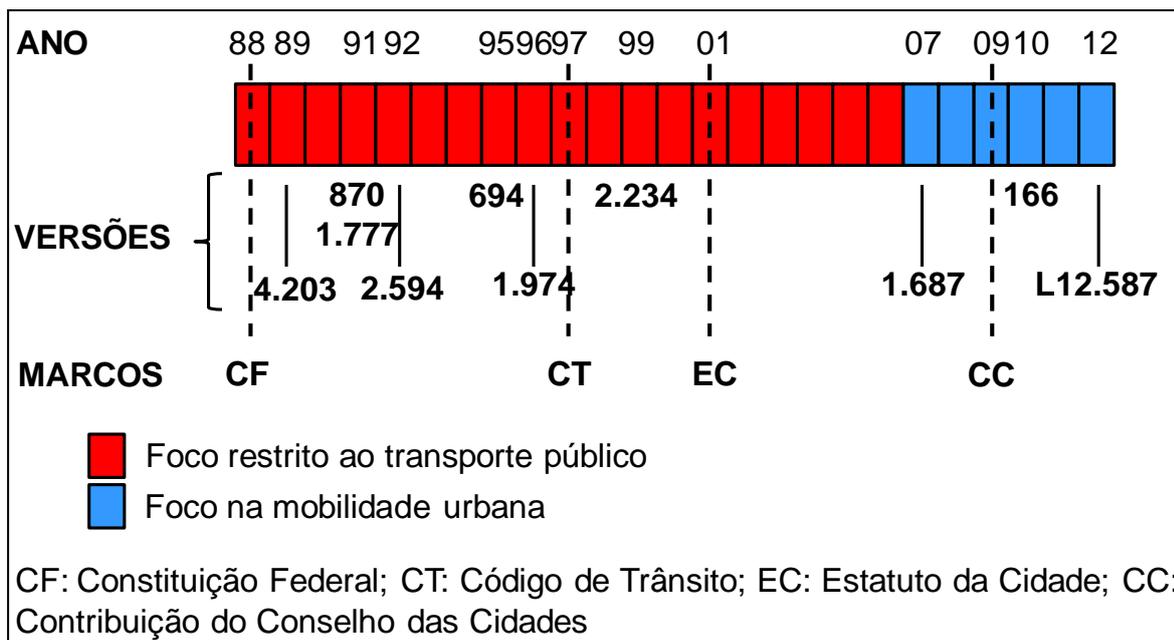
ao PL do Conselho das Cidades desapareceram. Assim, a remuneração deixou de ser por custo para se aproximar da ideia de preço, ao ser alterado para tarifa de remuneração da prestação do serviço. Além disso, o sistema adotado como objeto das políticas passou a ser mais amplo (sistema de mobilidade urbana) do que era (sistema local integrado de transporte urbano) conforme já indicava o PL nº 1.687/2007.

Uma desvantagem do PL nº 694/1995 (PL nº 166/2010 no Senado) em relação ao PL nº 1.687/2007 foi mantida: a inexistência de previsão de um programa com fonte de recurso para o setor. O Programa Nacional de Apoio à Política de Mobilidade Urbana - PNAMOB, citado no PL do Conselho das Cidades não foi incorporado ao PL final que foi à sanção. Além disso, a citação a fontes de recursos existente no PL nº 694/1995 foi retirada, mantendo-se apenas uma seção genérica sobre instrumentos de apoio à mobilidade urbana. Houve também a supressão, por veto presidencial, de parte de um dos pontos em que o PL nº 694/1995 levava vantagem sobre o PL nº 1.687/2007: a referência ao pedágio urbano como política de desincentivo ao transporte individual.

Os vetos presidenciais prejudicaram também outros avanços alcançados no texto final do PL nº 166/2010 (conversão no Senado do PL 694/1995). O veto ao parágrafo 1º do artigo 8º, por exemplo, retirou o impedimento de subsídio cruzado pago por usuários para custear outros, uma injustiça aos outros usuários pagantes que tem que custear parte do sistema.

Além da análise específica do texto, cabe ressaltar que entre 1995 e a sanção da lei em janeiro de 2012, normas federais importantes que afetariam a forma de tratar o transporte e a mobilidade urbana foram aprovadas a exemplo da Lei das Concessões (Lei nº 8.987/1995) e do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). Por meio de normas federais também foi alterada a estrutura organizacional federal, com destaque para a criação do Ministério das Cidades (Medida Provisória nº 103/2003 convertida na Lei nº 10.683/2003) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (Lei nº 10.233/2001). Nestes mais de 15 anos, portanto, houve alterações na construção de uma norma sobre o tema. A alteração do termo inicial de diretrizes do "transporte coletivo urbano" para diretrizes da "Política Nacional de Mobilidade Urbana" pode ser considerada sintomática de uma mudança de visão sobre o objeto de atuação das políticas públicas do setor.

Com base nesta mudança de foco e em alguns dos principais marcos legais mencionados, é possível vislumbrar a evolução da criação da normativa conforme a Figura 1, a seguir. Nela fica claro o extenso tempo de discussão no legislativo até que se iniciasse a avaliação de um texto mais contemporâneo e adequado ao entendimento atual e mais abrangente do tema.



**Fig. 1.** Evolução dos Projetos de Lei pós-CF 1988 sobre transporte e mobilidade urbana.  
 Elaboração própria.

Como tentativa de sistematizar as fases pelas quais passou especificamente o Projeto de Lei nº 694/19995 original, pode-se sugerir a divisão em quatro "ciclos" de alteração. O primeiro refere-se ao período de pouca alteração que antecedeu a entrada do PL nº 1.687/2007 na Câmara, restrito ao pensamento de outros PLs de mesmo tema. Num segundo momento destacam-se as emendas da Câmara dos Deputados que modificaram o texto aproximando-o da linha proposta pelo PL nº 1.687/2007 e da contribuição apresentada pelo Conselho das Cidades. No terceiro houve as alterações do Senado, restritas praticamente à alteração que o aproximou da sugestão da SEAE/MF e mesmo do PL nº 1.687/2007. O quarto refere-se às alterações advindas dos vetos presidenciais.

Talvez os maiores obstáculos ainda não contornados advenham da não inclusão na Câmara do PNAMOB que constava no PL nº 1.687/2007 e dos vetos presidenciais que limitaram alguns dos avanços conseguidos no texto final alterado do projeto nº 694/1995 da Câmara (nº 166/2010 no senado). Ao fim, ainda que não seja possível agradar a todos, foi definido o marco legal da mobilidade urbana. Se não foi construído em consenso, ao menos envolveu diversos setores governamentais, empresariais e da sociedade civil, ainda que nem sempre ao mesmo tempo.

## O Contexto atual dos municípios alvo

Segundo os dados do Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (Censo) 2000, 30 municípios brasileiros encontravam-se obrigados a desenvolver PDTM, grande parte concentrado na região Sudeste e Nordeste (Tabela 1).

Em dez anos, considerando o recorte estabelecido no Estatuto da Cidade, seis municípios se juntaram aos demais que deveriam desenvolver tal instrumento. A análise da execução de tais planos é dispersa, já que não existe um sistema de que consolide as informações decorrentes dos planos em execução, nem que monitorem seu desenvolvimento e implementação.

A Lei nº 12.587/2012, da Política Nacional de Mobilidade Urbana, ampliou o recorte de desenvolvimento dos PDTM para municípios acima de 20 mil habitantes e todos aqueles obrigados, na forma da lei, a elaborarem os Planos Diretores segundo o Estatuto, desta forma, se igualando em sua obrigatoriedade<sup>1</sup>. Passou-se de 36 municípios para mais de 1.650 municípios no Brasil com obrigação legal de desenvolver os PDTM, especialmente concentrados nas regiões Nordeste e Sudeste do país. A lei estabeleceu um prazo de três anos a contar da sua vigência, sob o risco de o município estar impossibilitado de obter recursos orçamentários federais para investimento em mobilidade urbana.

**Tab. 1.** Evolução da obrigatoriedade segundo o porte município

Regiões	Pós Lei nº 10.257, 2001		Pós Lei nº 12.587, 2012
	Censo 2000	Censo 2010	Censo 2010
Centro-Oeste	3	4	107
Nordeste	9	11	598
Norte	2	2	174
Sudeste	14	17	523
Sul	2	4	248
<b>Total Geral</b>	<b>30</b>	<b>36</b>	<b>1.650</b>

Fonte: Censo, 2000. Censo, 2010. Elaboração própria.

Um aparte faz-se necessário no que diz respeito ao prazo estipulado e a penalidade instituída. Conforme citado em estudo desenvolvido pelo Ipea (2012), poucos são os municípios que recebem tais recursos, a maioria grandes centros urbanos, minimizando o impacto de tal penalidade. O Estatuto da Cidade, por exemplo, estabeleceu como penalidade para não observância no que tange ao desenvolvimento dos planos diretores, ato de improbidade administrativa aos prefeitos e gestores públicos responsáveis pelo ato – podendo esta ser uma alternativa de fomento mais eficiente. Quanto ao prazo, o Estatuto definiu inicialmente um prazo máximo de cinco anos para o desenvolvimento nos municípios que não possuíam PD, que foi posteriormente prorrogado para junho de 2008 pela Lei nº 11.673/2008, que alterou alguns dispositivos do Estatuto.

Desta forma, ações efetivas de indução ao desenvolvimento dos PDTM devem ser realizadas pela União para que os municípios o desenvolvam no tempo hábil que contemple o dispositivo legal. O Ministério das Cidades, no âmbito do programa de Mobilidade Urbana, possuía a ação 09GH, que tratava do apoio à elaboração de projetos de sistemas integrados de transporte coletivo urbano, que dentre as modalidades, permite o financiamento de planos diretores de transporte e de mobilidade urbana. Segundo a antiga sistemática do programa (Ministério das Cidades, 2007) são projetos completos de redes integradas de transporte coletivo urbano abrangendo a política de integração entre as diversas modalidades de transporte (ferroviária, rodoviária, não motorizados), a política de mobilidade urbana sustentável e a política de acessibilidade universal. No entanto, a execução financeira da mesma além de baixa, em nada financiou o desenvolvimento dos planos diretores.

### **Conteúdo dos PDMU segundo a Lei nº 12.587/2012**

A Política Nacional de Mobilidade Urbana estabeleceu princípios, objetivos, diretrizes e instrumentos desta política. Seu artigo 24 estabelece que o Plano de Mobilidade Urbana consiste no instrumento de efetivação da PNMU no âmbito do município, definindo um conteúdo mínimo a ser observado (Figura 2). O conteúdo definido pela PNMU é mais abrangente que o definido pela Resolução nº 34 do Conselho das Cidades, definindo os temas a serem tratados quando do desenvolvimento dos planos.

Além das diretrizes, princípios e objetivos da PNMU, observa-se uma lista de temas que devem ser tratados em prol de uma mobilidade sustentável nos municípios, dos quais podemos destacar a necessidade de se tratar os serviços de transporte público coletivo, a integração modal, os polos geradores de tráfego e os instrumentos de financiamento do sistema de transporte público – SPT bem como do sistema de mobilidade. Além dos aspectos já citados, determina que elementos como o uso do espaço da circulação viária seja regulamentado, estabelecendo posturas a serem seguidas no caso do transporte de cargas, bem como da política de estacionamentos. Ou seja, indica alguns instrumentos de gerenciamento de demanda que podem ser utilizados para dar um uso mais racional para o espaço urbano.

<p style="text-align: center;"><b>Conteúdo Mínimo Plano de Mobilidade</b> <b>Lei 12.587/2012</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Resolução N° 34, de 01 de julho de 2005</b> <b>Conselho das Cidades</b></p>
<p>Os PDMU devem contemplar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- os serviços de transporte público coletivo;</li> <li>- a circulação viária;</li> <li>- as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;</li> <li>- a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;</li> <li>- a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;</li> <li>- a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;</li> <li>- os polos geradores de viagens;</li> <li>- as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;</li> <li>- as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;</li> <li>- os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;</li> <li>- a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.</li> </ul>	<p>Os PDTM devem contemplar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- garantir a diversidade das modalidades de transporte, respeitando as características das cidades, priorizando o transporte coletivo, que é estruturante sobre o individual, os modos não motorizados e valorizando o pedestre;</li> <li>- garantir que a gestão da Mobilidade Urbana ocorra de modo integrado com o Plano Diretor Municipal;</li> <li>- respeitar as especificidades locais e regionais;</li> <li>- garantir o controle da expansão urbana, a universalização do acesso à cidade, a melhoria da qualidade ambiental, e o controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenamento do uso do solo;</li> </ul>

**Fig. 2.** Conteúdo dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana. Fonte: Brasil, 2005; Brasil, 2012.

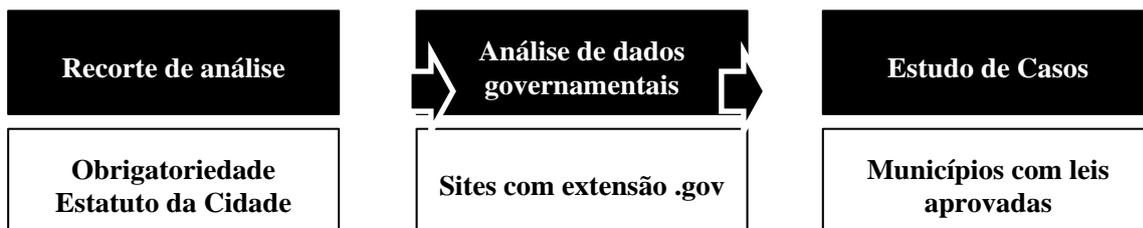
O artigo 24 obriga ainda a integração com o Plano Diretor existente ou em desenvolvimento no município, permitindo a coordenação entre as ações de mobilidade com as de planejamento urbano, como a definição dos vetores de expansão da cidade e de densificação da ocupação em áreas com infraestrutura urbana instalada. No entanto, apesar das diretrizes e princípios na lei, não fica claro esta obrigatoriedade desejada de forma explícita no conteúdo dos planos.

Ainda na análise da lei, não existe qualquer dispositivo que determine o modo de apresentação deste plano, se sob forma de lei específica no âmbito municipal, como realizado pelo Estatuto da Cidade para os planos diretores, ou por meio de um documento de referência de política pública. Esta ausência pode resultar em uma perda de efetividade, na medida em que o poder público municipal não tem um guia nem a obrigatoriedade para implementar uma lei, perdendo força a política de mobilidade no município. Apesar de essa exigência não estar presente no corpo da lei, o Ministério das Cidades recomenda que o Plano seja institucionalizado por meio de sua incorporação direta no Plano Diretor ou por meio de lei específica (Brasil, 2007), de forma que permita a consolidação das diretrizes da política e garanta sua observação por força de lei.

Assim, alguns elementos de semelhança podem ser identificados quando se compara o conteúdo mínimo previsto por cada instrumento, como por exemplo, a necessidade de tratar da diversidade de modos de transportes existentes na cidade, a priorização do coletivo sobre o individual e o controle de impactos do ordenamento do solo no sistema de mobilidade. No entanto, a PNMU é mais direta no que diz respeito às questões de mobilidade, como a obrigatoriedade de tratar da política de estacionamento, o monitoramento e avaliação do PDMU bem como determinação dos mecanismos de financiamento do transporte público.

## **METODOLOGIA**

Conforme mencionado, a inexistência de um banco de dados dificulta uma análise crítica do processo de desenvolvimento dos PDM até então. Desta forma, procurou-se estruturar um método de análise de forma que os dados fossem de fontes oficiais segundo um critério de obrigatoriedade definido pelo Estatuto da Cidade (Figura 3).



**Fig. 3.** Estrutura da metodologia

Segundo o recorte definido pelo Estatuto da Cidade, 36 municípios deveriam ter seus PDM desenvolvidos sem, contudo, definir o prazo para o seu desenvolvimento. Destes, a maior parte encontra-se situado na região Sudeste (17 municípios - 47% do total), seguido da região Nordeste (11 municípios – 30% do total), Centro-Oeste (4 municípios – 11% do total) e Norte e Sul (2 municípios cada – 5,55% do total cada região), conforme Tabela 1. Deste total, apenas 13 elaboraram seus planos, resultando em uma taxa de execução de 36%.

Dos municípios situados na região Sudeste, apenas quatro não apresentam PDM, são eles: Belo Horizonte e Juiz de Fora, em MG, e Ribeirão Preto e Sorocaba em SP. Destes, Juiz de Fora e Ribeirão Preto indicaram ações de desenvolvimento dos PDM, já no rumo do cumprimento do dispositivo legal. No caso de Sorocaba foi promulgada a política de mobilidade urbana sob forma de lei, na qual estabelece a necessidade de desenvolvimento do PDM (Sorocaba, 2009). Dos 13 municípios que indicaram que apresentam o plano (Tabela 2), 10 integram as Regiões Metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro, valendo-se dos planos diretores presentes em cada RM<sup>ii</sup>. As cidades de Campinas, Contagem e Uberlândia indicaram o desenvolvimento de instrumento específico para o seu município, contudo, nenhum deles instituído por lei específica.

**Tab. 2.** Municípios que desenvolveram PDM – Região Sudeste

Municípios	Sim	RM RJ	Municípios	RM SP
Contagem	X		Guarulhos	X
Duque de Caxias		X	Osasco	X
Nova Iguaçu		X	Santo André	X
Rio de Janeiro		X	São Bernardo do Campo	X
São Gonçalo		X	São José dos Campos	X
Uberlândia	X		São Paulo	X

A compreensão do fenômeno metropolitano no planejamento da mobilidade é importante no contexto das duas maiores RM do país. No entanto, não é dada a devida ênfase no tratamento da mobilidade de forma integrada nos municípios componentes de uma RM. A priorização do desenvolvimento utilizando esta escala de análise resultaria em um efeito prático valioso, pois permitiria a integração do planejamento de mobilidade no nível macro, incluindo aspectos de uso e ocupação do solo, como previsto na resolução Nº 34 do Conselho das Cidades (Conselho das Cidades, 2005).

Na PNMU é atribuição da União o fomento da implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas, bem como apoiar e estimular ações coordenadas entre municípios e estados em áreas conturbadas, aglomerações urbanas e RMs no tocante a políticas comuns de mobilidade. Assim, o papel da União será o de principal indutor do reconhecimento dos territórios das RMs como área de planejamento, reconhecendo a assimetria de capacidade técnica, política e institucional entre os municípios integrantes das RMs.

No caso da região Nordeste, dos 11 municípios apenas quatro desenvolveram os PDM, Recife, Fortaleza, João Pessoa e Teresina, nenhum sob forma de lei. No caso de João Pessoa, a referência existente é ao plano diretor de transporte de 1984, desenvolvido no âmbito da EBTU e do Geipot, estando atualmente em processo de revisão. Merece destaque o fato de ter havido na década de 1970 e 1980 um movimento de estruturação do setor de transporte público de iniciativa federal que foi perdido na década de 1990, voltando a retomar corpo na última década, muito função da aprovação do Estatuto da Cidade, da constituição do Ministério e das Cidades e dos movimentos da sociedade em prol do tema.

Dos demais municípios, cinco indicaram que estão desenvolvendo o instrumento, a saber: (i) Aracaju; (ii) Jaboatão dos Guararapes; (iii) Maceió; (iv) Natal; e (v) São Luiz. Resta a elaboração do plano nos municípios de Salvador e Feira de Santana. No caso de Salvador, encontra-se registro do Plano de Mobilidade da Copa do Mundo (Bahia, 2012), porém este trata exclusivamente das intervenções e medidas necessárias à cidade sediar a Copa, não tratando de aspectos relevantes para a cidade como um todo, como política de estacionamentos, dos instrumentos financeiros etc.

Tanto nos estados do NE como no SE a iniciativa da elaboração por vezes não parte do município, mas sim do estado, principalmente quando se trata de uma região metropolitana. No caso do NE, o município de Natal é um exemplo. Lá a incumbência da elaboração foi do Departamento de Estradas e Rodagens – DER, órgão vinculado ao governo estadual. A lógica de desenvolvimento é importante por incorporar a dinâmica metropolitana na questão da mobilidade, mas outras questões de cunho federativo acabam por impedindo sua implementação, como a existência de um instituto de transporte metropolitano.

Na região CO, o Distrito Federal e o município de Goiânia apresentam referências à existência do PDM, sendo que no primeiro foi instituído por meio de lei distrital. Nos demais estados, as capitais Cuiabá<sup>iii</sup> e Campo Grande não possuem o plano, porém o estão desenvolvendo, conforme pesquisa realizada nos sítios eletrônicos<sup>iv</sup>. No caso da região Sul, em 2009 o município de Porto Alegre<sup>v</sup> elaborou o PDM, não sendo sob forma de lei. Por sua vez, o município de Curitiba<sup>vi</sup> está desenvolvendo o PDM. Por fim, na região Norte, no município de Belém<sup>vii</sup> o PDM encontra-se em elaboração, enquanto Manaus ainda não o desenvolveu.

Faz-se necessária uma reflexão sobre o momento histórico e o discurso político proferido. O Brasil passa por um momento a muito não visto com a presença forte da União na temática mobilidade, seja por meio de investimentos via PAC ou atuando sob a regulamentação da política, com a aprovação da PNMU. Boa parte dos municípios que devem desenvolver os PDM em razão do seu porte e relevância política e econômica no âmbito brasileiro, também são sedes do evento da Copa do Mundo de 2014 sendo, por conseguinte, áreas que irão receber um grande volume de recursos para investimentos em infraestrutura urbana, notadamente de transportes pelo Governo Federal.

São dois grandes programas de investimentos com essa finalidade, o PAC Copa do Mundo e o PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades (Tabela 3), totalizando recursos na ordem de 26,73 bilhões, sendo aproximadamente R\$ 8,9 bilhões à fundo perdido e R\$ 17,83 bilhões via financiamento. Destarte, surge dúvida sobre em que medida os projetos que os proponentes (municípios) apresentam estão integrados ao instrumento mestre de planejamento da mobilidade urbana no âmbito do município.

**Tab. 3.** Distribuição de recursos PAC COPA e PAC Grandes Cidades

Município	PAC Copa <sup>viii</sup>			PAC Mobilidade Grandes Cidades			Consolidado PAC					Plano Dire. Mob.
	FIN	Invest	%	OGU	FIN	Invest	Total Invest	Total Fin	% Fin	Total GU	% Rep	
Belo Horizonte	1.023,25	1.465,97	69,80	1.000,00	1.013,00	3.102,00	4.567,97	2.036,25	44,58	1.000,00	21,89	Não
Brasília	361,00	380	95,00	800,00	1.079,00	2.211,00	2.591,00	1.440,00	55,58	800,00	30,88	Sim
Cuiabá	454,70	488,83	93,02	0,00	0,00	0,00	488,83	454,70	93,02	0,00	0,00	Não
Curitiba	440,60	463,79	95,00	1.000,00	750,00	2.253,00	2.716,79	1.190,60	43,82	1.000,00	36,81	Não
Fortaleza	409,80	562	72,92	1.100,00	1.200,00	3.402,00	3.964,00	1.609,80	40,61	1.100,00	27,75	Sim
Manaus	800,00	1.689,00	47,37	177,00	42,00	228,00	1.917,00	842,00	43,92	177,00	9,23	Não
Natal	361,00	441,07	81,85	140,00	91,00	240,00	681,07	452,00	66,37	140,00	20,56	Não
Porto Alegre	426,78	480,09	88,90	1.000,00	1.049,00	2.817,00	3.297,09	1.475,78	44,76	1.000,00	30,33	Sim
Recife	678,00	884,89	76,62	1.000,00	1.046,00	2.640,00	3.524,89	1.724,00	48,91	1.000,00	28,37	Sim
Rio de Janeiro <sup>ix</sup>	1.179,00	1.610,00	73,23	1.032,00	1.871,00	4.198,00	5.808,00	3.050,00	52,51	1.032,00	17,77	Sim
Salvador	541,80	570,32	95,00	1.000,00	600,00	3.000,00	3.570,32	1.141,80	31,98	1.000,00	28,01	Não
São Paulo <sup>x</sup>	1.082,00	2.860,00	37,83	704,00	1.276,00	3.197,00	6.057,00	2.358,00	38,93	704,00	11,62	Sim
Total	7.757,93	11.895,96	65,21	8.953,00	10.017,00	27.288,00	39.183,96	17.774,93	45,36	8.953,00	22,85	

Fonte: Ministério das Cidades (2012). Elaboração própria.

## PLANOS DE MOBILIDADE URBANA: INSTRUMENTO EFETIVO DA POLÍTICA PÚBLICA DE MOBILIDADE?

Conforme a Portaria nº 65, de 21 de fevereiro de 2011, que trata da sistemática do PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades (Ministério das Cidades, 2011), 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. O termo de equivalência utilizado, no entanto, abre precedente para apresentação de qualquer tipo de instrumento que trata do planejamento do transporte municipal, mesmo que de forma setorial, já que não apresenta qualquer referência ao conteúdo mínimo necessário pra tal compatibilização.

Dos dezesseis entes contemplados pelos dois programas, apenas oito possuem PDMU, tratado aqui como Grupo I (São Paulo, Rio de Janeiro, Fortaleza, Recife, Porto Alegre e Brasília), mas apenas em um deles (Brasília) o plano está aprovado sob forma de lei específica sobre o tema. Neste grupo, o investimento total é de R\$ 25,24 bilhões, sendo aproximadamente 68,5% com recursos federais (46,2% sob forma de financiamento e 22,3% via repasse). Os doravante denominados como Grupo II não possuem PDMU e incluem os municípios de Belo Horizonte, Salvador, Curitiba, Manaus, Natal e Curitiba. Este Grupo possui um investimento total de R\$ 13,95 bilhões, sendo aproximadamente 67,8% decorrente de recursos da União (43,9% de financiamento e 23,8% por meio de repasse). Assim, em termos absolutos o total financiado para o primeiro grupo é maior que o do segundo, Contudo, quando se analisa o valor pela população de cada município o resultado per capita é maior para o segundo, tanto no que diz respeito ao investimento total quanto à participação da União.

O Grupo I possui população total de aproximadamente 25,3 milhões de habitantes enquanto o Grupo II totaliza 9,9 milhões. O valor previsto com recursos da União per capita não guarda correspondência ao valor absoluto descrito anteriormente, resultando no GI um total de R\$ 997,85/habitante enquanto o GII o valor é de R\$ 1.408,00 / habitante, aproximadamente 41% superior à verba do GI. Destarte, o fator PDMU não significa um maior aporte ao município se relativizado pelo porte da cidade.

A constatação realizada é de certo preocupante já que o discurso para viabilizar tais investimentos, no que diz respeito ao PAC Copa é o legado que o evento deixará para a cidade. A justificativa do grande evento é vista como catalisador que dá celeridade às obras necessárias às cidades. Frente a isso, alguns questionamentos são necessários:

Qual a real necessidade de investimentos e quais critérios são utilizados no âmbito do município para sua definição e priorização?

Como se dá a integração de tais projetos aos demais instrumentos de planejamento urbano no município na medida em que não compõe uma estrutura macro de planejamento?

## **Análise da estrutura da lei**

Apenas um único ente dos que desenvolveram planos diretores o aprovou sob forma de lei, sendo este o caso de Brasília. Nesta seção realizaremos uma análise quanto à conformidade da estrutura da lei e seu conteúdo com o estabelecido na PNMU. Adota-se uma estrutura de comparação onde os elementos de análise consistem dos componentes definidos no item 2.1 deste artigo.

O plano diretor de transporte urbano do DF foi desenvolvido ao longo do ano 2010, sendo composto de uma série de documentos técnicos que balizam a lei aprovada em 2011, bem como a atualização da pesquisa origem-destino desenvolvida no começo do século. Vale destacar que a previsão do mesmo estava presente no plano diretor de ordenamento territorial do DF, e o seu processo de desenvolvimento teve participação da sociedade em seminários técnicos de discussão<sup>xi</sup>.

No caso de Brasília, quando se analisa as últimas seleções para receber recursos da União (PAC Copa e PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades), observa-se a correspondência entre os projetos selecionados e os previstos no PDTU. No primeiro programa, receberam recursos o projeto do VLT – Implementação do trecho 1 da linha 1 correspondendo à ligação Aeroporto ao terminal da Asa Sul e à ampliação da capacidade da DF 047 com obras de arte especiais, necessárias à implementação do sistema ferroviário. No segundo, o recurso foi para o projeto do Sistema de Transporte de Passageiros do Eixo Sul - Corredor Gama - Valparaíso, atendendo a região do entorno do DF. Desta forma, o plano efetivamente orienta os projetos do governo, estando alinhado com o planejamento da cidade e do entorno no que diz respeito ao conjunto de ações pactuadas no instrumento.

Em relação à adequabilidade do conteúdo do plano com o estabelecido na PNMU não há uma correspondência completa (Tabela 1). Dos 14 itens obrigatórios previstos, sete estão explícitos no PDTU: (i) objetivos; (ii) diretrizes; (iii) serviço do TPC; (iv) circulação viária; (v) integração; (vi) áreas de estacionamentos e; (vii) sistemática de avaliação. O plano avança no que diz respeito a ações e medidas necessárias ao sistema de transporte da cidade, determinando as intervenções que devem ser realizadas no que tange ao transporte público coletivo. Sobre financiamento não há um tratamento específico, não mencionando estratégias de captação de recursos nem outros problemas existentes, como as gratuidades.

**Tab. 4.** Análise de conteúdo da Lei nº 4.566/2011 – Plano Diretor de Transportes Urbano do DF (PDTU/DF)

Conteúdo (Lei 12.587) - PNMU	Observações
Princípios da PNMU	- Não foi encontrada qualquer menção aos princípios da PNMU, mesmo que a mesma tenha sido aprovada posteriormente à aprovação do plano. Tão pouco foi observado qualquer princípio.
Objetivos da PNMU	X Foram definidos diversos objetivos: do plano diretor de mobilidade, da melhoria do transporte urbano e rural, do TPC, do tratamento do sistema viário etc.
Diretrizes da PNMU	X Assim como os objetivos, são definidas diretrizes gerais do PDTU/DF e para a política de estacionamento.
Serviço do TPC	X É contemplado tanto quanto aos objetivos e uma série de medidas operacionais, como a mudança do modelo operacional, e de infraestrutura, como a instituição da rede viária estrutura de TPC.
Circulação viária	X É tratado em um capítulo específico do PDTU/DF, estabelecendo objetivos bem como uma série de intervenções necessárias a implantação do STP.
Infraestrutura do Sistema de Mobilidade	- Não é definido um sistema de mobilidade <i>strictu sensu</i> , mas aparece subjacente no conteúdo do plano.
Acessibilidade	- Não é tratado diretamente no plano, mas aparece subjacente no seu conteúdo.
Integração dos modos de transporte	X É tratado como um dos objetivos do Plano e do TPC, sendo
Operação transporte de carga	Compreende uma diretriz interna à Política de Estacionamento, que remete a elaboração de estudo para regulamentação das operações de carga e descarga.
Pólos Gerados de Viagens	- O PDTU/DF não trata do assunto. É tratado em instrumento específico no DF.
Área de Estacionamento público e privado	X O PDTU/DF determina uma série de diretrizes para o tema, dentre as quais destacam-se a demarcação de áreas públicas de estacionamentos e a necessidade de desenvolvimento de estudo de demanda.
Áreas de restrição de acesso e circulação	- Não é demarcada espacialmente áreas de restrição de acesso. Aparece subjacente a outros temas no plano.
Mecanismos e instrumentos de financiamento (TPC e SM)	- O plano não faz menção a elementos de financiamento do sistema.
Sistemática de avaliação, revisão e atualização	X Defini as atribuições da Secretaria de Estado de Transporte, notadamente no que refere-se às ações de planejamento, coordenação, avaliação e regulação da política de transporte e mobilidade, bem como definição do prazo de revisão do instrumento.

Ressalta-se, porém que a adequação vis a vis com o previsto pela PNMU não deve ser, para o caso do DF, mandatória, já que o período<sup>xii</sup> de elaboração é anterior a promulgação da política, devendo, na sua revisão, observá-la na sua totalidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A conquista obtida com o marco legal da mobilidade urbana (Lei nº 12.587/2012) trouxe consigo o desafio de desenvolver planos de mobilidade urbana para todos os municípios com mais de 20 mil habitantes. Com isso o universo de municípios obrigados a desenvolver esses planos passou de 30 em 2000 (os maiores de 500 mil habitantes) para 1.650 em 2010. O saldo anterior, levando em consideração as exigências antes estabelecidas pelo Estatuto da Cidade, demonstrou que após dez anos apenas 36% dos antes obrigados conseguiram ficar quites com suas obrigações, ainda que em geral com fragilidades institucionais como a não criação de leis específicas para isso.

Os recursos historicamente destinados aos municípios com menos de um milhão de habitantes não sugerem um incentivo dos municípios pequenos acima de 20 mil habitantes para desenvolverem seus planos, ainda menos para instituírem leis específicas sobre o assunto. Esta última constatação é reforçada pela fragilidade tanto do Estatuto quanto da lei da mobilidade de definir um instrumento concreto de institucionalização do plano de mobilidade urbana.

Depois de muitos anos com recursos federais escassos e restritos em boa parte às próprias malhas ferroviárias urbanas oriundas da União, a relativa bonança financeira, incluindo recursos a fundo perdido, mantém sua concentração nas grandes cidades. Desse modo infelizmente ainda não se vislumbra às médias nem principalmente às pequenas acima de 20 mil habitantes nem recursos, nem manuais oficiais de como tratar o tema da mobilidade. Frente a esse desafio, nos próximos dez anos seria desejável uma mudança de foco do governo para termos no mínimo os 36% de institucionalização que as grandes cidades conseguiram.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**BAHIA.** PLANO OPERACIONAL DE TRANSPORTE E TRÁFEGO. Disponível em: [http://www.sedur.ba.gov.br/concidadesba/17.02.2011/Plano\\_Transporte\\_Vers%C3%A3o\\_Final.pdf](http://www.sedur.ba.gov.br/concidadesba/17.02.2011/Plano_Transporte_Vers%C3%A3o_Final.pdf) Acessado em: 27 de abril de 2012, 2012

**CONSELHO DAS CIDADES.** RESOLUÇÃO Nº 34, DE 01 DE JULHO DE 2005. *EMITI ORIENTAÇÕES E RECOMENDAÇÕES AO CONTEÚDO MÍNIMO DO PLANO DIRETOR, TENDO POR BASE O ESTATUTO DAS CIDADES.* Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosCidades/ArquivosPDF/Resolucoes/resolucao-34-2005.pdf> >. Acessado em: 20 de abril de 2012, 2005.

**BRASIL.** LEI N. 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001, QUE ESTABELECE DIRETRIZES GERAIS DA POLÍTICA URBANA, 2005.

\_\_\_\_\_. CADERNO PLANMOB PARA ORIENTAÇÃO AOS ÓRGÃOS GESTORES MUNICIPAIS NA ELABORAÇÃO DOS PLANOS DIRETORES DE MOBILIDADE URBANA. Ministério das Cidades: Brasília, DF, 2007.

\_\_\_\_\_. LEI Nº 12.587, DE 03 DE JANEIRO DE 2012 QUE INSTITUI A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA – PNMU, 2012.

**MINISTÉRIO DAS CIDADES.** MANUAL PARA APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS - PROGRAMA 9989: MOBILIDADE URBANA. Disponível em: [http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Manual\\_do\\_Programa\\_Mobilidade\\_Urbana.pdf](http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Manual_do_Programa_Mobilidade_Urbana.pdf). Acessado em: 20 de abril de 2012, 2007.

\_\_\_\_\_. PORTARIA Nº 65, DE 21 DE FEVEREIRO DE 2011. *INSTITUI PROCESSO DE SELEÇÃO E DIRETRIZES GERAIS PARA O PAC MOBILIDADE GRANDES CIDADES, DA SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA DO MINISTÉRIO DAS CIDADES.* Disponível em: <<http://www.in.gov.br/visualiza/index.jsp?data=22/02/2011&jornal=1&pagina=81&totalArquivos=120>>. Acessado em: 20 de abril de 2012, 2011.

**SOROCABA.** LEI Nº 8.865, DE 1 DE SETEMBRO DE 2009. Disponível em: <<http://prefeitura.sorocaba.sp.gov.br/pdf/1393.pdf>> Acessado em: 20 de abril de 2012, 2009.

**INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA.** COMUNICADO 128 – A NOVA LEI DE DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA. Brasília, DF. Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106\\_comunicadoipea128.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf). Acessado em: 20 de abril de 2012, 2012.

**DISTRITO FEDERAL.** LEI Nº 4.566, DE 04 DE MAIO DE 2011. APROVA O PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, 2011.

---

<sup>i</sup> Segundo o Estatuto da Cidade, são obrigados a desenvolverem os Planos Diretores municípios com mais de vinte mil habitantes; integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; onde o poder público municipal pretenda utilizar os instrumentos urbanísticos previstos na Constituição Federal; integrantes de áreas de especial interesse turístico; inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional; incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos.

<sup>ii</sup> Nesse sentido, nem o Estatuto da Cidade e nem a Lei 12.587/2012 indicam a obrigatoriedade de desenvolvimento dos PDM no nível metropolitano, muito em razão da autonomia dos entes federados quando da prestação do serviço de transporte, apesar da relação direta entre as atividades no meio urbano das aglomerações metropolitanas. Assim, tais municípios encontram-se descumprindo o estabelecido na PNMU do desenvolvimento dos PDMU. No entanto, para fins deste estudo, adota-se o cumprimento da exigibilidade legal em razão dos planos sem tratar do transporte e mobilidade no nível interurbano.

<sup>iii</sup> Cuiabá - Fonte: <http://www.cuiaba.mt.gov.br/noticias?id=2646>. Acessado em: 20 de abril de 2012.

<sup>iv</sup> Campo Grande - Fonte: [http://www.capital.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id\\_not=3320](http://www.capital.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id_not=3320). Acessado em: 20 de abril de 2012.

<sup>v</sup> Porto Alegre – Fonte: <http://www.metroplan.rs.gov.br/transportes/index.htm>. Acessado em: 20 de abril de 2012.

<sup>vi</sup> Curitiba (2008). Fonte: [http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cts=1331211911208&ved=0CCUQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.ippuc.org.br%2Fippucweb%2Ffasi%2Fhome%2Fvisualizar.php%3Fdoc%3D..%2Farquivos%2Fdocumentos%2FD35%2FD35\\_033\\_BR.pdf&ei=hK5YT7bxCce5wfG6rDZDg&usq=AFQjCNGEH2WeDz57cPV8nA1Qe8aWFHkug&sig2=jlvxmGxFRrD8Mvx1n3e-VA](http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cts=1331211911208&ved=0CCUQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.ippuc.org.br%2Fippucweb%2Ffasi%2Fhome%2Fvisualizar.php%3Fdoc%3D..%2Farquivos%2Fdocumentos%2FD35%2FD35_033_BR.pdf&ei=hK5YT7bxCce5wfG6rDZDg&usq=AFQjCNGEH2WeDz57cPV8nA1Qe8aWFHkug&sig2=jlvxmGxFRrD8Mvx1n3e-VA). Acessado em: 20 de abril de 2012.

<sup>vii</sup> Belém – Fonte: <http://www.cbtu.gov.br/noticias/destaques/2007/mes07/120707c.htm>. Acessado em: 20 de abril de 2012.

<sup>viii</sup> Os investimentos decorrentes do PAC Mobilidade foram extraídos do sítio eletrônico.

<sup>ix</sup> O município do Rio de Janeiro apresenta um Plano de Mobilidade Urbana para a Região Metropolitana. Fonte: <http://www.pdu.rj.gov.br>

<sup>x</sup> O município do São Paulo apresenta um Plano de Mobilidade Urbana para a Região Metropolitana. Fonte: <http://www.stm.sp.gov.br/index.php/planos-e-projetos/pitu>

<sup>xi</sup> Foram realizados dois seminários técnicos, sendo o primeiro composto de sete eventos destinados a apresentação do diagnóstico da situação atual, as ações de curto e médio prazo, cenários urbanos e proposição de alternativas. O último seminário consistiu na apresentação da alternativa selecionada nos eventos realizados. Fonte: <http://www.st.df.gov.br/>. Acessado em: 20 de abril de 2012.