

DIOCORUMBÁ



DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO DE CORUMBÁ, MATO GROSSO DO SUL

Ano V • Edição Nº 1062 • quinta-feira, 17 de Novembro de 2016

PARTE I • PODER EXECUTIVO

GABINETE DO PREFEITO

LEI COMPLEMENTAR Nº 199, DE 25 DE OUTUBRO DE 2016

Aprova o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá-MS e Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural.

O PREFEITO MUNICIPAL DE CORUMBÁ Faço saber que a Câmara Municipal de Corumbá aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º Fica aprovado o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural e instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá-MS.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei Complementar, entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamento de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários modais de transporte.

Art. 2º O objetivo geral da Política Municipal de Mobilidade Urbana é proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável.

Art. 3º Os princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, são:

- I - universalidade do direito de se deslocar e usufruir a cidade;
- II - acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;
- III - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- IV - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural;
- VI - segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte coletivo.



Município de Corumbá

Rua Gabriel Vandoni de Barros, 01
CEP 79333-141

Corumbá - Mato Grosso do Sul

CNPJ(MF) 03.330.461/0001-10

FONE: (67) 3234-3493

E-mail :
diariooficial@corumba.ms.gov.br

DIOCORUMBÁ,
instituído por meio do decreto Nº1.061, de 25/06/2012

Paulo Roberto Duarte

Prefeito

Márcia Raquel Rolon

Vice-Prefeita

Secretarias

Procurador-Geral do Município.....	Júlio César Pereira da Silva
Chefe da Controladoria-Geral do Município.....	Sérgio Rodrigues
Secretário Mun. de Governo.....	Marcio Aparecido Cavasana da Silva
Secretária Mun. de Fazenda e Planejamento.....	Emilene Pereira Garcia
Secretário Mun. de Gestão Pública.....	Luiz Henrique Maia de Paula
Secretário Mun. da Produção Rural.....	Pedro Lacerda
Secretário Mun. de Indústria e Comércio.....	Pedro Paulo Marinho de Barros
Secretário Mun. de Infraestrutura, Habitação e Serviços Públicos.....	Gerson da Costa Melo
Secretária Mun. de Educação.....	Roseane Limoeiro da Silva Pires
Secretária Mun. de Saúde.....	Desiane Pires Américo Rodrigues da Silva
Secretária Mun. de Assistência Social e Cidadania.....	Mabel Marinho Sahib Aguiar

Fundações

Diretor-Presidente da Fundação de Cultura de Corumbá.....	Jóilson Silva da Cruz
Diretor-Presidente da Fundação de Desenvolvimento Urbano e Patrimônio Histórico.....	Madson Ramão
Diretor-Presidente da Fundação do Meio Ambiente do Pantanal.....	Antonio Rondon da Silva
Diretor-Presidente da Fundação de Esportes de Corumbá.....	Elvécio Zequetto
Diretora-Presidente da Fundação de Turismo do Pantanal.....	Hélênomarie Dias Fernandes
Diretor-Presidente da Agência Municipal de Trânsito.....	Alexandre do Carmo Taques Vasconcellos
Diretora-Presidente da Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor de Corumbá.....	Andrea Cabral Ulle

Edição Nº 1062 • quinta-feira, 17 de Novembro de 2016



Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural observará as seguintes diretrizes:

- I - promover a acessibilidade urbana como direito universal;
- II - priorizar acesso dos cidadãos e cidadãs ao transporte coletivo urbano com eficiência e eficácia;
- III - garantir equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, contemplando rede intermodal para o Município;
- IV - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município;
- V - prioridade dos pedestres e dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- VI - criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;
- VII - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;
- VIII - incentivo ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- IX - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- X - integração da política de mobilidade da cidade de Corumbá com o Município de Ladário e a fronteira internacional Brasil-Bolívia com o Município de *Puerto Quijarro*;
- XI - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PMOB Corumbá.
- XII - priorizar a pavimentação e drenagem nas vias de transporte coletivo;
- XIII - priorizar a sinalização viária nas estradas municipais;
- XIV - priorizar a sinalização turística viária;
- XV - organizar o sistema de transporte coletivo fluvial;
- XVI - promover justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte urbano.

Art. 5º Para o alcance do objetivo geral conforme art. 2º ficam estabelecidos os seguintes objetivos estratégicos:

- I - promover os deslocamentos ativos;
- II - tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual;
- III - promover a segurança no trânsito e a redução do número de incidentes;
- IV - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental;
- V - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social e redução de desigualdades;
- VI - otimizar a gestão do espaço viário;
- VII - estruturar a gestão pública da Mobilidade Urbana e Rural no município.

Art. 6º Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá (PMOB), competindo ao Poder Público municipal, em suas atribuições, executar a Política Municipal de Mobilidade Urbana, conforme estabelecido no anexo Plano de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá.

Art. 7º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Corumbá, 25 de outubro de 2016

PAULO DUARTE
 Prefeito Municipal

ANEXO ÚNICO À LEI COMPLEMENTAR Nº199/2016

SUMÁRIO

PARTE I - PODER EXECUTIVO.....1

GABINETE DO PREFEITO.....1

BOLETIM DE LICITAÇÃO.....89



Plano de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá
Prognóstico e Plano de Ação
Abril de 2016



Ficha Técnica:

O Plano de Mobilidade Urbana e Rural do Município de Corumbá/MS – PMOB Corumbá é desenvolvido no âmbito do programa de *Apoio à Gestão Pública*, viabilizado pela parceria entre a Votorantim Cimentos, o Instituto Votorantim e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

Termo de parceria entre Prefeitura Municipal de Corumbá, Votorantim Cimentos e Instituto Votorantim assinado em 10/03/2015.

Contrato nº168/2015 firmado entre Instituto Votorantim e Risco arquitetura urbana em 09/06/2015.

_REALIZAÇÃO**Prefeitura Municipal de Corumbá / MS**

CNPJ 03.330.461/0001-10

Prefeito Municipal: Paulo Duarte

Diretora-Presidente da Fundação de Desenvolvimento Urbano e Patrimônio Histórico - FUPHAN: Maria Clara Mascarenhas Scardini

Coordenador do PMOB Corumbá: Fábio Provenzano Giovanni

www.corumba.ms.gov.br

T. 67 3234-3400

_APOIO**Instituto Votorantim**

CNPJ 05.583.142/0001-42

www.institutovotorantim.org.br

T. 0800 89 11729

_APOIO**Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social**

CNPJ 33.657.248/0001-89

www.bndes.gov.br

T. 21 21727447

_PARCERIA TÉCNICA**Risco arquitetura urbana**

CNPJ 11.509.268/0001-70

www.riscoau.com

T. 11 34865414



Este trabalho de Risco arquitetura urbana, está licenciado com uma Licença Creative Commons – Atribuição-Não Comercial 4.0 Internacional.



INDICE

INTRODUÇÃO	6
1. PROJEÇÕES.....	7
1.1. Projeção Populacional.....	7
1.2. Projeção da Frota Municipal e da Taxa de Motorização	9
1.3. Orçamento Municipal	12
2. CENÁRIOS.....	17
3. PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS.....	20
4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	22
5. PROGRAMAS E AÇÕES.....	24
5.1 Programas e ações – Objetivo Estratégico I.....	25
5.2 Programas e ações – Objetivo Estratégico II.....	28
5.3 Programas e ações – Objetivo Estratégico III.....	32
5.4 Programas e ações – Objetivo Estratégico IV.....	34
5.5 Programas e ações – Objetivo Estratégico V.....	37
5.6 Programas e ações – Objetivo Estratégico VI.....	40
5.7 Programas e ações – Objetivo Estratégico VII.....	44
6. INDICADORES	46
6.1 O papel de indicadores no monitoramento da implementação do PMOB.....	46
6.2 Indicadores de monitoramento dos objetivos estratégicos.....	48
6.3 Indicadores de monitoramento dos Programas	52
7. RECURSOS E FONTES DE FINANCIAMENTO.....	57
7.1 Contexto atual de investimentos em mobilidade no Brasil	57
7.2 Recursos de multas	62
7.3 Taxas licenciamento/IPVA.....	63
7.4 Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) e possibilidade de sua municipalização	63
7.5 Concessão dos serviços de transporte coletivo de ônibus.....	64
7.6 Regulamentação de legislação urbanística	66
7.7 Sistema de Estacionamento Rotativo – SER.....	67
7.8 Recursos Existentes e Novas Fontes de Financiamento Propostas.....	71



7.9	Fundo municipal específico para ações relacionadas ao desenvolvimento urbano	73
8.	MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO	74
8.1	Monitoramento.....	74
8.1.1	Comitê Técnico de Mobilidade do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá	75
8.2	Revisão	76
9.	SISTEMA DE INFORMAÇÃO DA MOBILIDADE DE CORUMBÁ	77
9.1	Sistema de Informação da Mobilidade Urbana – SIMU (SeMob)	77
9.2	Sistema de Informação da Mobilidade Urbana – SIMOB (ANTP).....	79
9.3	Responsabilidades de coleta e divulgação dos dados da mobilidade	80
10.	ESTIMATIVA DE CUSTOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE.....	81
11.	BIBLIOGRAFIA.....	86

**FIGURAS**

Figura 5-1 Organograma dos Objetivos Estratégicos, Programas, Subobjetivos e Ações – p.24

Figura 6-1 Rede Cicloviária Proposta – 2020 – p.52

Figura 7-1 Organograma de Recursos e Fontes de Financiamento da Mobilidade – p. 57

GRÁFICOS

Gráfico 1-1 Projeção populacional – 2010 a 2031 – p. 8

Gráfico 1-2 Evolução da Frota Municipal de Veículos e Taxa de Motorização – 2006-2015 – p.10

Gráfico 1-3 Projeção da Frota Municipal de Veículos e Taxa de Motorização – 2016-2031 – p. 11

Gráfico 1-4 Projeção do Orçamento Municipal de Corumbá – 2016 a 2031 – p. 15

Gráfico 6-1 Metas de aumento de viagens em modos ativos e transporte coletivo – p. 49

Gráfico 6-2 Metas de diminuição em incidentes de trânsito – p.50

Gráfico 10-1 Estimativas de Custos da Política Municipal de Mobilidade – P.85

QUADROS

Quadro 1-1 Projeção populacional – 2010 a 2031 – p. 7

Quadro 1-2 Evolução da frota municipal e taxa de motorização - 2005 a 2015 – p. 10

Quadro 1-3 Projeção da Frota Municipal de Veículos e Taxa de Motorização – 2016-2031 – p. 11

Quadro 1-4 Projeções do Orçamento Municipal de Corumbá – 2016 a 2031 – p. 16

Quadro 2-1 Hipóteses e Condicionantes – p. 17

Quadro 2-2 Situação das condicionantes no cenário atual do Município de Corumbá – p. 19

Quadro 4-1 Horizonte de Planejamento do PMOB Corumbá – p. 23

Quadro 5-1 Programas, Metas e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico I – p. 25

Quadro 5-2 Programas, Metas e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico II – p. 28

Quadro 5-3 Programas, Metas e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico III – p. 32

Quadro 5-4 Programas, Metas e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico IV – p. 34

Quadro 5-5 Programas, Metas e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico V – p. 37

Quadro 5-6 Programas, Metas e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico VI – p. 39

Quadro 5-7 Programas, Metas e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico V – p. 43

Quadro 6-1 - Indicadores dos Objetivos Estratégicos – p.48

Quadro 6-2- Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico I – p.51

Quadro 6-3 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico II – p.53

Quadro 6-4 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico III – p.53

Quadro 6-6 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico IV – p.53

Quadro 6-8 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico V – p.54

Quadro 6-9 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico VI – p.54

Quadro 6-10 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico VII – p.54

Quadro 7-1 Sistema de Estacionamento Rotativo de Corumbá – opções 01 e 02 – p.67

Quadro 7-2 Fundo de Desenvolvimento Urbano – Fontes de Recurso e Destinações Existentes – p.70

Quadro 7-3 Fundo de Desenvolvimento Urbano – Fontes de Recurso e Destinações Propostas – p.71

Quadro 10-1 Estimativas de Custos da Política Municipal de Mobilidade – p.83



INTRODUÇÃO

Este produto inclui o Prognóstico sendo resposta à situação levantada durante a fase de diagnóstico, agora projetada pela tendência de evolução da situação da mobilidade municipal, para lançamento de alternativas organizadas na forma de uma possível estratégia de ação, sintetizada na forma de Plano de Ação.

O relatório inicia-se com as projeções das variáveis de população, ofertas e demanda da mobilidade e dos recursos disponíveis para o horizonte de 15 (quinze) anos, a partir de onde são avaliadas as condicionantes que influenciariam hipotéticos cenários temporais de planejamento, considerados como: otimista, conservador e ou intermediário.

Com base em tal leitura inicial, esta etapa do trabalho definiu os princípios, diretrizes e objetivos que nortearam todo o PMOB, sempre contextualizados pelas orientações da Política Nacional de Mobilidade Urbana para o contexto local.

A partir destes fatores ficam definidos os programas e ações, visando fundamentalmente a ampliação do direito à cidade e o acesso a mobilidade a todos os cidadãos de Corumbá/MS.

Todos os Programas terão como objetivo amplo a organização ou adequação da estrutura municipal para o planejamento, a prestação do serviço, a regulação, a fiscalização e o controle social.

As temáticas abordadas durante toda a etapa visam a promoção da cidadania e a redução da desigualdade social por meio do acesso a mobilidade, apoiando-se na promoção e aperfeiçoamento institucional e regulatório para gestão do setor, considerando ainda a integração as demais políticas setoriais relacionadas, em especial à referente ao planejamento urbano e uso do solo.

Nesta etapa foram realizadas diversas reuniões com a equipe executiva da Prefeitura, bem como do Comitê de Mobilidade, quando foram apresentados os resultados do diagnóstico e debatidos os encaminhamentos para realização do prognóstico. Ocorreram também Oficinas participativas com a população em todos os setores de mobilização social definidos anteriormente.



1. PROJEÇÕES

As projeções são as estimativas realizadas para o horizonte dos próximos quinze anos considerando a evolução da população, o crescimento da frota de veículos, dos índices de motorização (dado pela relação entre população e frota) e do orçamento municipal. É a partir destas projeções que poderão ser avaliadas as demandas relativas à mobilidade.

1.1. Projeção Populacional

Realizou-se para o Município de Corumbá a projeção populacional para um horizonte dos próximos quinze anos, de acordo com a tendência de evolução populacional adotada pelo IBGE¹. O resultado é de um crescimento bruto de estimados 8,2% no período até 2031.

Quadro 1-1 Projeção populacional – 2010 a 2031

Ano	População		
	Total	Urbana	Rural
2010	103.703	93.452	10.251
2011	104.694	94.345	10.349
2012	105.684	95.237	10.447
2013	106.675	96.130	10.545
2014	107.665	97.023	10.643
2015	108.656	97.915	10.741
2016	109.457	98.637	10.820
2017	110.228	99.332	10.896
2018	110.973	100.003	10.970
2019	111.694	100.653	11.041
2020	112.392	101.282	11.110
2021	113.068	101.891	11.177
2022	113.724	102.482	11.242
2023	114.358	103.054	11.304
2024	114.970	103.605	11.365
2025	115.557	104.134	11.423
2026	116.117	104.639	11.478
2027	116.647	105.116	11.530
2028	117.143	105.563	11.580
2029	117.604	105.979	11.625
2030	118.028	106.361	11.667

¹ Projeção das populações do Brasil e das Unidades da Federação IBGE < <http://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/> > acessado em 18/03/2016

² A taxa de motorização pode ser expressa como a relação entre o número de veículos para cada 100 habitantes ou na forma de habitantes/veículos. Adotamos a primeira opção pois é uma relação diretamente proporcional entre aumento de frota e veículos e dos valores indicados na taxa.

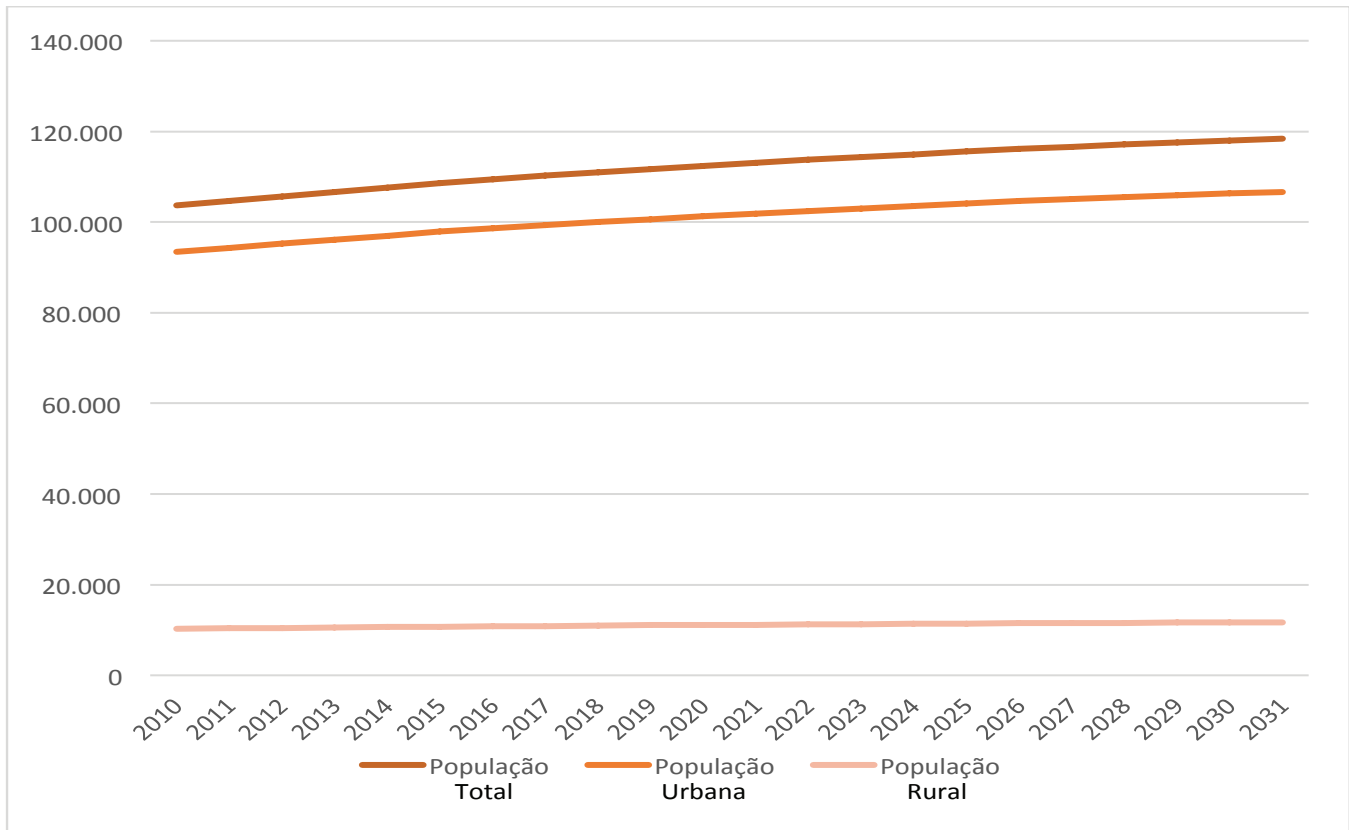
³ Segundo nota técnica do Instituto de Pesquisa econômica aplicada IPEA, as indústrias automobilísticas estiveram PMOB CORUMBÁ/MS – PROGNÓSTICO E PLANO DE AÇÃO - ABRIL 2016



2031	118.412	106.707	11.705
------	---------	---------	--------

Fonte: IBGE 2015. Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Gráfico 1-1 Projeção populacional – 2010 a 2031



Fonte: Estimativas da população IBGE. Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.



1.2. Projeção da Frota Municipal e da Taxa de Motorização

A frota veicular de Corumbá, conforme já apresentado no diagnóstico, teve aumento muito expressivo no período de 2006 a 2015, passando de 16.464 veículos em 2006 para 35.699 veículos em 2015, um aumento equivalente a 117%. Neste período o crescimento médio anual da frota foi de 9%, com anos em que a frota cresceu alarmantes 14% (de 2007 para 2008) e a taxa de motorização² passou de 17,1 para 32,9 veículos para cada 100 habitantes, ou seja, um crescimento total de 92%.

No período de 2007 até 2010 o crescimento da frota foi, na média, de 11% anuais, fenômeno de crescimento impulsionado por dois motivos. O primeiro é a ampliação do acesso ao crédito antes indisponível aos trabalhadores de menor renda, e o segundo, a isenção de impostos³ o que favoreceu a compra de automóveis.

No período de 2011 a 2015, identificou-se retração do crescimento, com média anual de 7%, quando o cenário macroeconômico já não estava tão favorável. No último ano da série, em 2015, a taxa anual de crescimento foi ainda menor, atingindo 5%.

Ocorre ainda que uma parcela expressiva da população que teve poder aquisitivo para comprar veículos já o fez. Assim, ainda que haja recuperação econômica e novo aumento de oferta de crédito para aquisição de automóveis, a tendência é de que essas taxas não cresçam mais no ritmo em que ocorreu na última década, especialmente porque automóveis são bens duráveis de consumo, com ciclo de trocas predominantemente não anuais.

² A taxa de motorização pode ser expressa como a relação entre o número de veículos para cada 100 habitantes ou na forma de habitantes/veículos. Adotamos a primeira opção pois é uma relação diretamente proporcional entre aumento de frota e veículos e dos valores indicados na taxa.

³ Segundo nota técnica do Instituto de Pesquisa econômica aplicada IPEA, as indústrias automobilísticas estiveram desoneradas Imposto sobre Produção Industrial – IPI a partir de dezembro de 2008. Somente em 2009 o governo deixou de arrecadar 1,8 bilhões relacionados ao imposto, transferindo-os para a cadeia produtiva do automóvel.



Quadro 1-2 Evolução da frota municipal e taxa de motorização - 2005 a 2015

Ano	População	Frota Total	Taxa de Motorização [veículos / 100 habitantes]	Taxa Anual de Aumento da Frota	Taxa Anual de Aumento da Frota [média de 4 anos]	Taxa Anual de Aumento da Frota [média de 10 anos]
2006	96.277	16.464	17,1			9%
2007	96.373	18.551	19,2	13%		
2008	98.816	21.223	21,5	14%	11%	
2009	101.260	22.941	22,7	8%		
2010	103.703	25.085	24,2	9%		
2011	104.694	27.472	26,2	10%	7%	
2012	105.684	29.690	28,1	8%		
2013	106.675	31.889	29,9	7%		
2014	107.665	33.926	31,5	6%		
2015	108.656	35.699	32,9	5%		

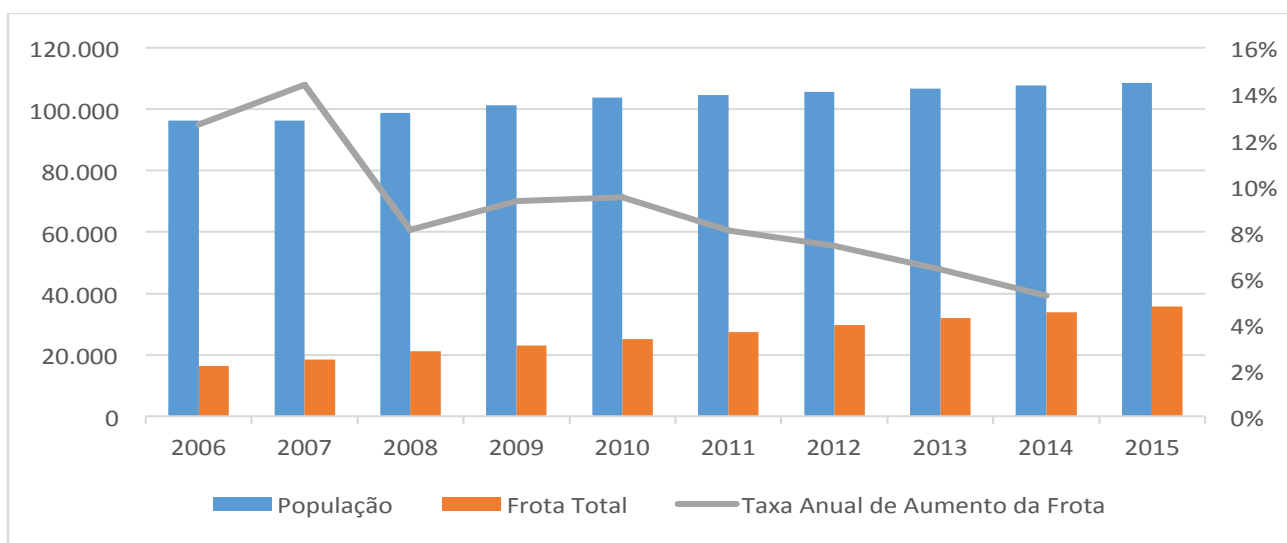
Fonte: IBGE e DENATRAN, 2005 a 2015. Elaboração: Risco arquitetura urbana.

Nota 1: taxa de motorização expressada em veículos/100 habitantes.

Nota 2: As estimativas de população e de frota considerando o mês de julho de cada ano.

Para efeito de projeção da frota, adotou-se três hipóteses: no cenário 1, a tendência de diminuição de crescimento se estabiliza em 3%; no cenário 2 a tendência segue os 5% de crescimento identificados entre 2014 e 2015 e no cenário 3 adotamos um valor de 7%, crescimento equivalente dos últimos 4 anos. Este último, conforme mencionado anteriormente, é bastante improvável. O quadro abaixo apresenta a projeção da frota para o horizonte de quinze anos.

Gráfico 1-2 – Evolução da Frota Municipal de Veículos e Taxa de Motorização – 2006-2015



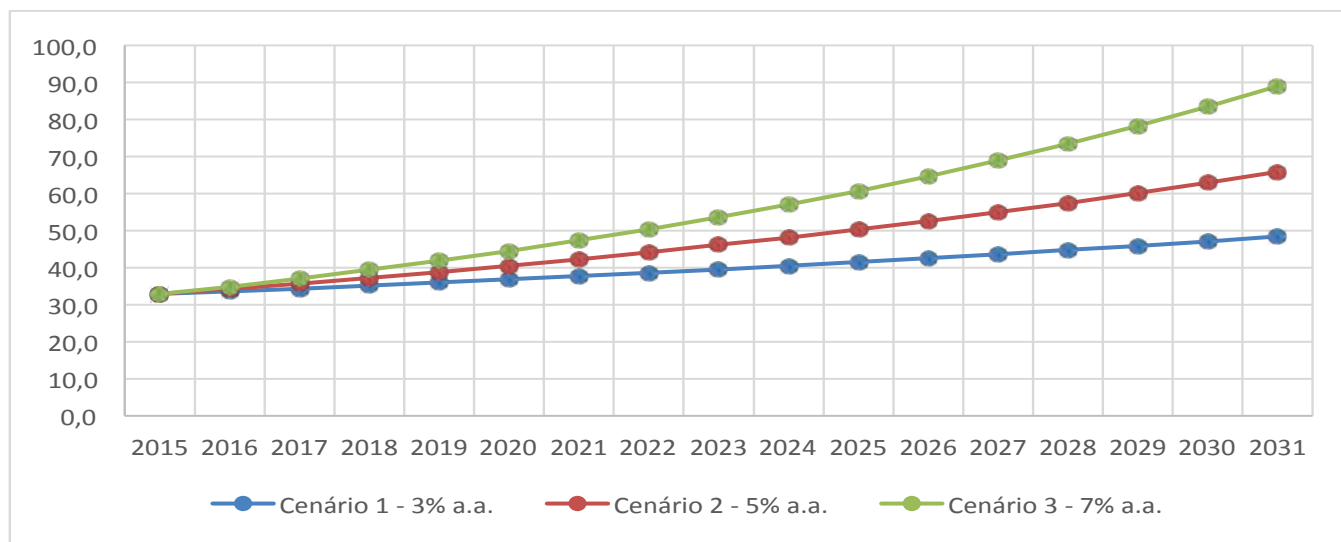
Fonte: IBGE. DENATRAN 2006-2015. Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Quadro 1-3 Projeção da Frota Municipal de Veículos e Taxa de Motorização – 2016-2031

Ano	População	Cenário 1 - 3% a.a.		Cenário 2 - 5% a.a.		Cenário 3 - 7% a.a.	
		Frota	Taxa de Motorização	Frota	Taxa de Motorização	Frota	Taxa de Motorização
2016	109.457	36.770	33,6	37.484	34,2	38.198	34,9
2017	110.228	37.873	34,4	39.358	35,7	40.872	37,1
2018	110.973	39.009	35,2	41.326	37,2	43.733	39,4
2019	111.694	40.180	36,0	43.392	38,8	46.794	41,9
2020	112.392	41.385	36,8	45.562	40,5	50.070	44,5
2021	113.068	42.626	37,7	47.840	42,3	53.575	47,4
2022	113.724	43.905	38,6	50.232	44,2	57.325	50,4
2023	114.358	45.222	39,5	52.744	46,1	61.338	53,6
2024	114.970	46.579	40,5	55.381	48,2	65.631	57,1
2025	115.557	47.976	41,5	58.150	50,3	70.225	60,8
2026	116.117	49.416	42,6	61.057	52,6	75.141	64,7
2027	116.647	50.898	43,6	64.110	55,0	80.401	68,9
2028	117.143	52.425	44,8	67.316	57,5	86.029	73,4
2029	117.604	53.998	45,9	70.682	60,1	92.051	78,3
2030	118.028	55.618	47,1	74.216	62,9	98.495	83,5
2031	118.412	57.286	48,4	77.926	65,8	105.389	89,0

Fonte: Estimativas da população IBGE. DENATRAN 2005-2014. Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Gráfico 1-3 – Projeção da Frota Municipal de Veículos e Taxa de Motorização – 2016-2031



Fonte: Estimativas da população IBGE. DENATRAN 2005-2014. Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

1.3. Orçamento Municipal

A seguir apresenta-se a projeção estimada para o orçamento municipal da Prefeitura de Corumbá. Para isso consideramos os dados de receita orçamentária recente (total arrecadado) disponibilizados pelo Portal da Transparência do Município⁵ para o período de 2014 até 2016, onde temos a variação anual de 2014 para 2015 com contração de 7,9%, conforme os dados do quadro a seguir.

Quadro 1-4 Evolução da receita 2014-2016

Receita	2014	2015	Previsão para 2016
Valores Correntes	R\$280.331.840,22	R\$288.907.809,68	R\$296.875.230,00
Valores Constantes (2015)	313.876.572,49	R\$288.907.809,68	-
Variação anual	-	-7,9%	-

Fonte: Portal da Transparência do Município de Corumbá 2016.

Nota: valores correntes se referem a preços relativos ao ano do dado, ou seja, não leva em consideração as variações de preços entre anos. Valores constantes calculados para 2015 pelo INPC (inflação oficial do IBGE de 11,97%).

Tendo em vista que o período recente vem sendo caracterizado pela retração econômica em todo o cenário nacional, com quedas de arrecadação, considera-se o índice de retração média das receitas de pelo menos 4% para os próximos 2 anos.

Neste caso, foi adotado como parâmetro para um *cenário otimista* o índice de 5% de crescimento ao ano. Como parâmetro de *cenário moderado*, sugere-se adotar a hipótese de crescimento de 2% ao ano e, como *cenário pessimista*, valor médio de 0,25% ao ano, este último o mais provável para os próximos anos, considerando que haverá retração mais aguda nos próximos 2 anos e recuperação nos 2 anos seguintes⁶.

É preciso também destacar algumas ponderações de ordem macroeconômica. Existe um novo ciclo de crise econômico-financeira no âmbito global, ainda como reflexo das instabilidades da crise internacional de 2008 que vem apresentando novas expressões variáveis de acordo com os diferentes receituários aplicados. Nesse mesmo sentido a expectativa de alta dos juros dos EUA conduz potencialmente fluxos da riqueza real (produção) para o setor financeiro.

⁵ Fonte: <http://sre.corumba.ms.gov.br:5656/transpfinancas/> <acessado em 28/03/2016 >

⁶ Apesar dos números negativos recentes considera-se para um horizonte de 15 anos que as receitas devam crescer em média a taxas positivas, porém menores que a unidade.



No cenário brasileiro, a condução de política macroeconômica com ênfase no ajuste fiscal (corte de gastos) resulta em um cenário recessivo. A estratégia adotada pelo governo é de combater a inflação como se fosse de demanda (através da manutenção de altas taxas de juros), criando um efeito similar, deprimindo as oportunidades na produção e tornando os investimentos financeiros relativamente mais atrativos, deprimindo a massa salarial e postos de emprego. A extensão do atual quadro macroeconômico depende da manutenção dessa postura, e o governo não vem apresentando elementos que demonstre que ela deva mudar no curto prazo.

Ao se avaliar as contas públicas de Corumbá, é importante ressaltar que usualmente em tempos de crise econômica nacional, os setores agroexportadores e de exportação mineral costumam atuar como contrapeso, aumentando sua contribuição no PIB e mantendo alguma dinâmica econômica. Considerando a visão geral que impacta na escala local, como os principais mercados hoje crescem menos que antes da crise internacional, essas oportunidades em potencial estão relativamente deprimidas e não devem reverter o quadro de crescimento pouco expressivo ou até mesmo de redução do orçamento municipal nos próximos anos.

Sendo assim, a tendência sugerida para projeção do orçamento municipal de Corumbá é de que pelo menos nos próximos 2 anos haverá uma média de crescimento anual negativa e que na sequência tal perspectiva melhoraria um pouco.

É recomendável adotar, portanto, um *cenário pessimista* para os próximos 4 anos. Considerando a partir deste período uma recuperação gradual da economia do país e do município, as projeções do ano 5 ao 15 poderiam adotar um cenário intermediário ou até mesmo otimista, com projeção de crescimento variando entre 2% e 5% ao ano.

Adotando-se como valor inicial a Receita Total de 2015 (R\$288.907.809,68) e a previsão para 2016 (R\$296.875.230,00) – em valores correntes, o quadro a seguir resume estas hipóteses de crescimento do orçamento municipal entre 2016 e 2031:



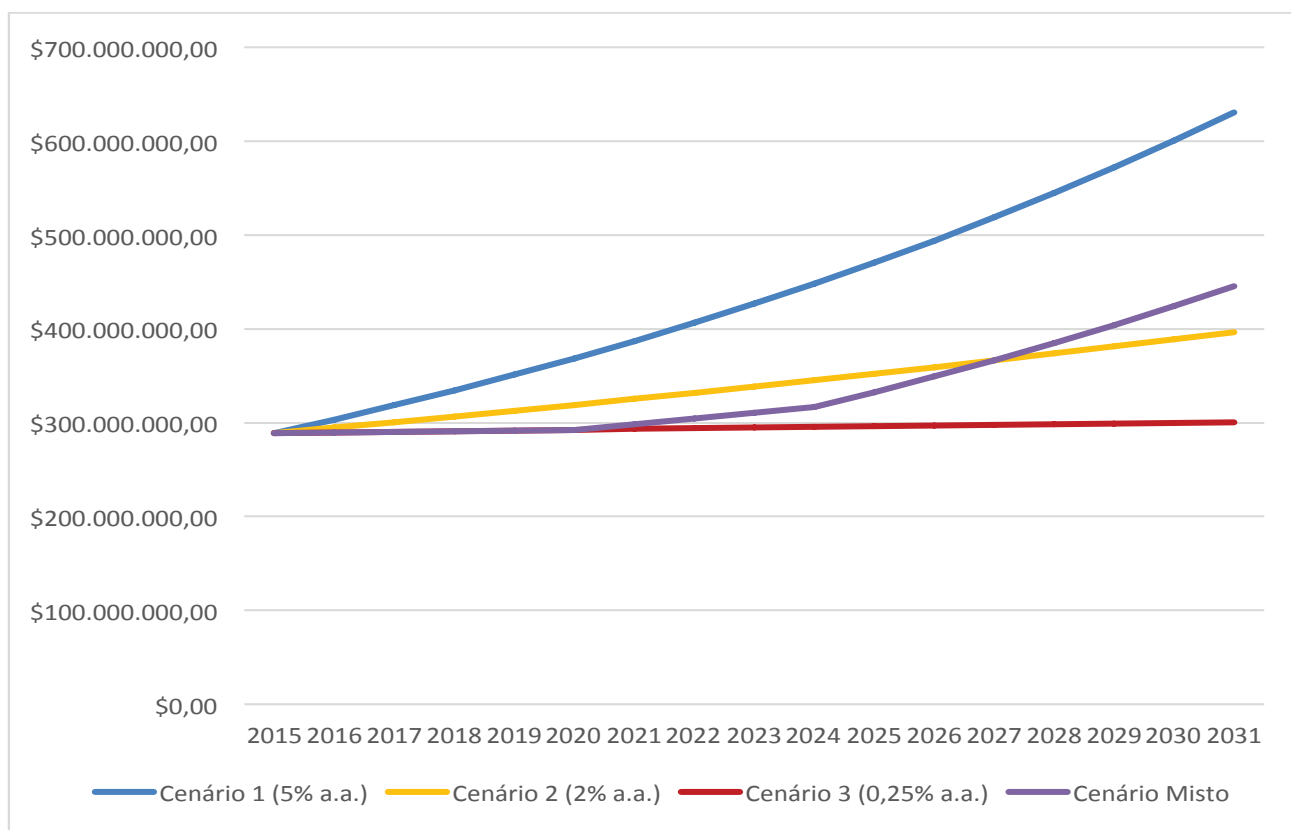
Quadro 1-4 – Projeções do Orçamento Municipal de Corumbá – 2015 a 2031

Ano	Cenário 1 (5% a.a.)	Cenário 2 (2% a.a.)	Cenário 3 (0,25% a.a.)	Cenário Misto	
2015	R\$288.907.809,68	R\$288.907.809,68	R\$288.907.809,68	R\$288.907.809,68	atual
2016	R\$303.353.200,16	R\$294.685.965,87	R\$289.630.079,20	R\$289.630.079,20	pessimista (0,25% a.a.)
2017	R\$318.520.860,17	R\$300.579.685,19	R\$290.354.154,40	R\$290.354.154,40	
2018	R\$334.446.903,18	R\$306.591.278,89	R\$291.080.039,79	R\$291.080.039,79	
2019	R\$351.169.248,34	R\$312.723.104,47	R\$291.807.739,89	R\$291.807.739,89	
2020	R\$368.727.710,76	R\$318.977.566,56	R\$292.537.259,24	R\$292.537.259,24	
2021	R\$387.164.096,29	R\$325.357.117,89	R\$293.268.602,39	R\$298.388.004,42	intermediário (2,0% a.a.)
2022	R\$406.522.301,11	R\$331.864.260,25	R\$294.001.773,89	R\$304.355.764,51	
2023	R\$426.848.416,16	R\$338.501.545,46	R\$294.736.778,33	R\$310.442.879,80	
2024	R\$448.190.836,97	R\$345.271.576,37	R\$295.473.620,27	R\$316.651.737,40	
2025	R\$470.600.378,82	R\$352.177.007,89	R\$296.212.304,32	R\$332.484.324,27	Otimista (5,0% a.a.)
2026	R\$494.130.397,76	R\$359.220.548,05	R\$296.952.835,08	R\$349.108.540,48	
2027	R\$518.836.917,65	R\$366.404.959,01	R\$297.695.217,17	R\$366.563.967,50	
2028	R\$544.778.763,53	R\$373.733.058,19	R\$298.439.455,21	R\$384.892.165,88	
2029	R\$572.017.701,71	R\$381.207.719,36	R\$299.185.553,85	R\$404.136.774,17	
2030	R\$600.618.586,80	R\$388.831.873,74	R\$299.933.517,74	R\$424.343.612,88	
2031	R\$630.649.516,14	R\$396.608.511,22	R\$300.683.351,53	R\$445.560.793,53	

Fonte: Portal da Transparência do Município de Corumbá 2016. Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Nota: os valores adotados para a projeção têm como base os valores do Portal Transparência do Município de Corumbá de R\$288.907.809,68 (2015) - em valores correntes.

Gráfico 1-4 Projeção do Orçamento Municipal de Corumbá – 2015 a 2031



Elaboração: Risco arquitetura urbana, 2016.

Observando-se os gastos da Agência Municipal de Trânsito e Transporte (AGETRAT), Fundação de Desenvolvimento Urbano e Patrimônio Histórico (FUPHAN) e Secretaria de Infraestrutura, Habitação e Serviços Públicos (SEINFRA) para os anos de 2014 e 2015 (anos para os quais o Portal da Transparência do Município de Corumbá-MS dispõe informações), pode-se estabelecer uma proporção das despesas particularmente identificadas com o tema da mobilidade em relação ao total de Receitas do município.

No ano de 2014, em valores correntes, essa soma atingiu R\$ 29.933.175,08, destacando-se valores referentes à operação da AGETRAT e a pavimentação e implementação de via urbanas por parte da SEINFRA. As Receitas do município no mesmo ano atingiram R\$ 280.331.840,22 em valores correntes. Desse modo, em 2014 as despesas diretamente ligadas à mobilidade utilizaram o equivalente a 10,68% das receitas municipais.

Para o ano seguinte, de 2015, os gastos com mobilidade foram de R\$ 24.605.713,08 em valores correntes. Esse montante, significativamente menor, pode ser explicado pelo fato de que em 2014 foi feita a pavimentação do bairro Maria Leite, item que não constou nas despesas de 2015. As receitas para o ano somaram R\$ 288.907.809,68 em valores correntes. A



partir dessas cifras atesta-se a proporção de 8,52%. É possível afirmar, portanto, que houve uma redução na proporção dos gastos com mobilidade frente aos recursos disponíveis à Prefeitura Municipal de Corumbá.

Essa redução ocorreu num contexto de contração de receitas. Os dados utilizados acima estão em valores correntes, sendo compatíveis com cálculos de proporções para o mesmo ano, mas não indicados para comparações entre anos. Quando trazemos os dados de 2014 para valores de 2015 através do índice oficial de inflação, o INPC, podemos notar que, em valores reais, tanto as receitas quanto os gastos em mobilidade foram reduzidos, tendo esse último passado por uma contração maior. Com efeito, em termos reais a redução no montante de receitas foi de 7,95% ao passo que nos gastos em mobilidade atingiu 26,58%.

Quadro 1-5 - Despesas com Mobilidade e Receitas em termos reais Corumbá-MS 2014-2015

	2014	2015	Varição Anual
Despesas com mobilidade	33.515.002,76	24.605.713,08	-26,58%
Receitas Gerais	313.876.572,49	288.907.809,68	-7,95%

Fonte: Portal da Transparência de Corumbá. Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Tomando-se os Convênios federais mantidos com o município de Corumbá-MS, vigentes ou com prazo de vigência encerrado nos últimos 10 anos (2006, portanto), vê-se que a proporção daqueles relacionados ao tema da mobilidade perfizeram 5,05% do total de convênios firmados. De acordo com os dados do Portal da Transparência Federal, um montante de R\$4.871.845,19 frente a R\$ 96.455.794,92. Trata-se de uma proporção inferior a aquela verificada para as despesas de mobilidade em relação às Receitas municipais.

2. CENÁRIOS

Colocadas as considerações mais significativas a respeito das projeções da população, da frota veicular, do orçamento municipal e da situação macroeconômica, a seguir estão apresentados os cenários a partir dos quais projetam-se hipóteses futuras para transcurso das ações planejadas neste PMOB. Estes são baseadas em 5 (cinco) condicionantes básicas relacionadas à (1) macroeconomia, (2) ao papel do Estado, (3) a efetividade da Política Pública de Mobilidade nas diversas esferas de governo, (4) a disponibilidade de investimentos no setor e a capacidade da Prefeitura adquiri-los, (5) as matrizes tecnológicas disponíveis e acessíveis para a realidade local que desempenhem avanços significativos na qualidade dos serviços e infraestrutura, e por fim, (6) a ocorrência de desastres naturais.

Estas diversas condicionantes, quando inter-relacionadas, compõem as 3 diferentes hipóteses de referência, denominadas: *otimista*, *pessimista* e *intermediária*:

Quadro 2-1 Hipóteses e Condicionantes

Condicionantes	Hipótese 1	Hipótese 2	Hipótese 3
	Otimista	Intermediária	Pessimista
Quadro macroeconômico	Elevado crescimento (entre 2% e 5%) sem pressões inflacionárias e relação dívida/PIB decrescente.	Crescimento abaixo de 2%, inflação variável e relação dívida / PIB instável.	Crescimento nulo ou negativo, inflação e relação dívida/PIB crescente.
Papel do Estado (Modelo de desenvolvimento, marco regulatório e Relação Interfederativa).	Estado provedor de serviços e infraestruturas democráticas e públicas de mobilidade com forte cooperação entre os entes federativos.	Redução do caráter público do Estado com o setor privado atuando em funções públicas com regulamentação por agência, com cooperação média entre os entes federativos.	Desregulamentação do caráter público do Estado com o setor privado atuando livremente com regulamentação ineficiente e sem cooperação média entre os entes federativos.
Força do Estado (Gestão, Gerenciamento, Estabilidade, Continuidade, Controle e participação social).	Avanço na capacidade de gestão, continuidade das políticas públicas entre mandatos, Comitês e Conselhos fortes e atuantes.	Capacidade de gestão estável, descontinuidade ou alteração das políticas públicas, Comitês e Conselhos existentes, mas sem protagonismo.	Retração da capacidade de gestão, encolhimento da "máquina pública" e das condições trabalhistas dos servidores, inexistência de Comitês e Conselhos.
Investimentos no setor (Público e Privado)	Disponibilidade alta de convênios federais e alto interesse do investimento privado regulamentado. Grandes investimentos.	Disponibilidade média de convênios federais interesse médio do investimento privado regulamentado. Menor investimento.	Indisponibilidade de convênios federais interesse do investimento privado desregulamentado. Sem investimentos.
Melhoria das matrizes tecnológicas	Incorporação pública de novas matrizes tecnológicas.	Manutenção tecnológica	Depreciamento tecnológico.

Elaboração: Risco arquitetura urbana, 2015.



Vale lembrar que o item *Força do Estado* depende muito da reversão do atual cenário de recursos escassos (quadro macroeconômico), assim como o quesito *Investimento no Setor*. O corte de gastos tem sido bastante amplo e enquanto perdurar a lógica de ajuste fiscal, é difícil imaginar retomada de investimentos.

Sendo assim, é importante ressaltar o entendimento por parte dos gestores municipais que *a sistemática revisão dos cenários deverá ocorrer através do estabelecimento de indicadores e dos meios para monitoramento das ações previstas no Plano*, sendo essenciais para que os ajustes necessários nas metas possam ser realizados ao longo do horizonte do Plano. Para isso, sugere-se como ponto de partida para o Plano os seguintes cenários de referência:

O **cenário otimista** considera: (1) a evolução positiva da quantidade de convênios e a suficiente captação de recursos pelo poder executivo local; (2) a melhoria da capacidade de gestão pública local para a política pública de mobilidade; (3) a manutenção da participação popular e do controle social por meio do Comitê de Mobilidade estabelecido; (4) a rápida reversão das crises estruturais na macroeconomia nacional e global; (5) a manutenção da previsão demográfica e de consumo diagnosticadas; e (6) a não ocorrência de desastres naturais.

O **cenário pessimista** por sua vez considera o oposto, ou seja, (1) uma quantidade inexpressiva de novos convênios para captação de recursos; (2) a não evolução da capacidade de gestão pública local; (3) a falta de participação popular e controle social; (4) a permanência e o agravamento da crise macroeconômicas de recessão; (5) o crescimento demográfico e de consumo acima do previsto e desordenado; (6) a ocorrência de desastres naturais, como por exemplo cheias.

O **cenário intermediário**, por sua vez, o mais provável e real, estará situado no intervalo das duas hipóteses anteriormente definidas, de acordo com a situação atual das condicionantes identificadas em Corumbá, conforme quadro a seguir:



Quadro 2-2 Situação das condicionantes no cenário atual do Município de Corumbá

Condicionantes	Situação	Observações
1 – Macroeconomia	Ruim	A situação macroeconômica do país é de recessão e vem refletindo também no contexto local.
2 – Papel do Estado	Média	Retração da máquina pública com existência de conselhos fortes.
3- Marcos regulatórios	Média	Poucos indicadores e metas definidas para regulação do contrato de concessão do transporte coletivo.
4 – Relação Interfederativa	Média	Crise política no Governo do Estado do Mato Grosso do Sul
5 – Capacidade da Gestão Local	Média	Quantidade de servidores insuficiente.
6 – Estabilidade e continuidade da Política Pública	Ruim	Instabilidade política do país gera insegurança em todas as esferas administrativas.
7 – Participação Social	Média	Conselhos e Comitês precisam melhorar a capacidade deliberativa.
8 - Os investimentos realizados no setor	Ruim	Perspectiva de poucos convênios para investimento em infraestrutura.
9 – Evolução e apropriação da matriz tecnológica	Média	A absorção de novas tecnologias pelo setor público é mais lenta do que pelo setor privado.
10 – Desastres Naturais	Média	A ocorrência de chuvas fortes e alagamentos interfere nas condições das vias e nas obras em andamento.

Elaboração: Risco arquitetura urbana, 2016.

3. PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS

Os **princípios** do PMOB Corumbá são a razão da existência e a base da Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural, estão guiados pela Política nacional de Mobilidade, e são descritos a seguir:

- I – Universalidade do direito de se deslocar e usufruir a cidade;
- II - Acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;
- III - Desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural;
- V - Segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;
- VI - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- VIII - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte coletivo.

As **diretrizes** são orientações gerais que devem nortear a Política pública de mobilidade, levando-se em consideração não só a Política Nacional de Mobilidade Urbana, mas também o Plano Diretor do Município e os eixos de desenvolvimento territorial.

- I- Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município;
- II – Prioridade dos pedestres e dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;



- III - criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;
- IV - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;
- V - Incentivo ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- VII - Integração da política de mobilidade da cidade de Corumbá com o Município de Ladário e a fronteira internacional Brasil-Bolívia com o Município de Puerto Quijarro; e
- VIII - Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PMOB Corumbá.

A partir dos objetivos elencados na Política Nacional de Mobilidade Urbana e considerando o contexto do Município de Corumbá, os **objetivos** gerais do PMOB Corumbá a seguir expressam os resultados almejados através da implementação da política municipal de mobilidade.

- I - Proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os pedestres, os meios de transporte não motorizados e o transporte coletivo, de forma inclusiva e sustentável;
- II - Contribuir para a redução das desigualdades socioeconômicas e espaciais e promover a inclusão social;
- III - Promover o amplo acesso da população aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- IV - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- V - Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município; e
- VI - Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.



4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Os *objetivos estratégicos* devem orientar a política municipal de mobilidade na sua especificidade, contextualizando os objetivos gerais na realidade do Município de Corumbá. São eles:

- I - Promover os deslocamentos ativos⁷;
- II - Tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual;
- III - Promover a segurança no trânsito e a redução do número de acidentes;
- IV - Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos ativos;
- V - Tornar a mobilidade urbana um fator de redução de desigualdades e inclusão social;
- VI - Otimizar a gestão do espaço viário;
- VII - Estruturar a gestão pública da mobilidade urbana e rural no município.

Organizados de I a VII, os *Objetivos Estratégicos* são cumpridos através de *Programas*, sendo que cada *Objetivo Estratégico* pode ser contemplado por mais de um Programa. Os *Programas*, por sua vez, possuem cada um seus *Subobjetivos*⁸. Cada *Subobjetivo* possui *Ações* para sua efetiva implementação, visando atender ao *objetivo estratégico* inicial.

De forma a organizar o atendimento dos *objetivos estratégicos* deste PMOB foram estabelecidos *horizontes temporais de planejamento* organizados em *curto, médio e longo prazo*. Também se adotou a nomenclatura *imediata* para o que deverá ser atingido ainda no ano de 2016, após a formalização da Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá.

As divisões temporais definidas são: ano 0 (imediata); de 1 a 3 anos (curto prazo); de 4 a 7 anos (médio prazo); e de 8-15 anos (longo prazo). Estes prazos auxiliarão na definição de um cronograma geral do Plano de Ação e investimentos.

⁷ Os termos *não-motorizados* e *ativos* são sinônimos, ou seja, dizem respeito aos pedestres e bicicletas e outros modos de deslocamento sem motor. A opção pelo termo ativo se justifica por dar ênfase à pessoa e não presença de motor.

⁸ Subobjetivo escrito conforme o último acordo ortográfico da língua portuguesa.



Ainda, foram definidas datas específicas para cumprimento das metas, destacando: ano de 2016, 2020, 2024 e 2031, respectivamente 0, 4, 8 e 15 anos de vigência do Plano, coincidente com os últimos anos de mandatos da Prefeitura Municipal (com exceção do prazo de 15 anos). A figura e o quadro na sequência resumem essas informações:

Quadro 4-1 Horizonte de Planejamento do PMOB Corumbá

ANO		PRAZOS
0	2016	IMEDIATO
1	2017	CURTO
2	2018	
3	2019	
4	2020	MÉDIO
5	2021	
6	2022	
7	2023	
8	2024	LONGO
9	2025	
10	2026	
11	2027	
12	2028	
13	2029	
14	2030	
15	2031	

Elaboração: Risco arquitetura urbana, 2016.

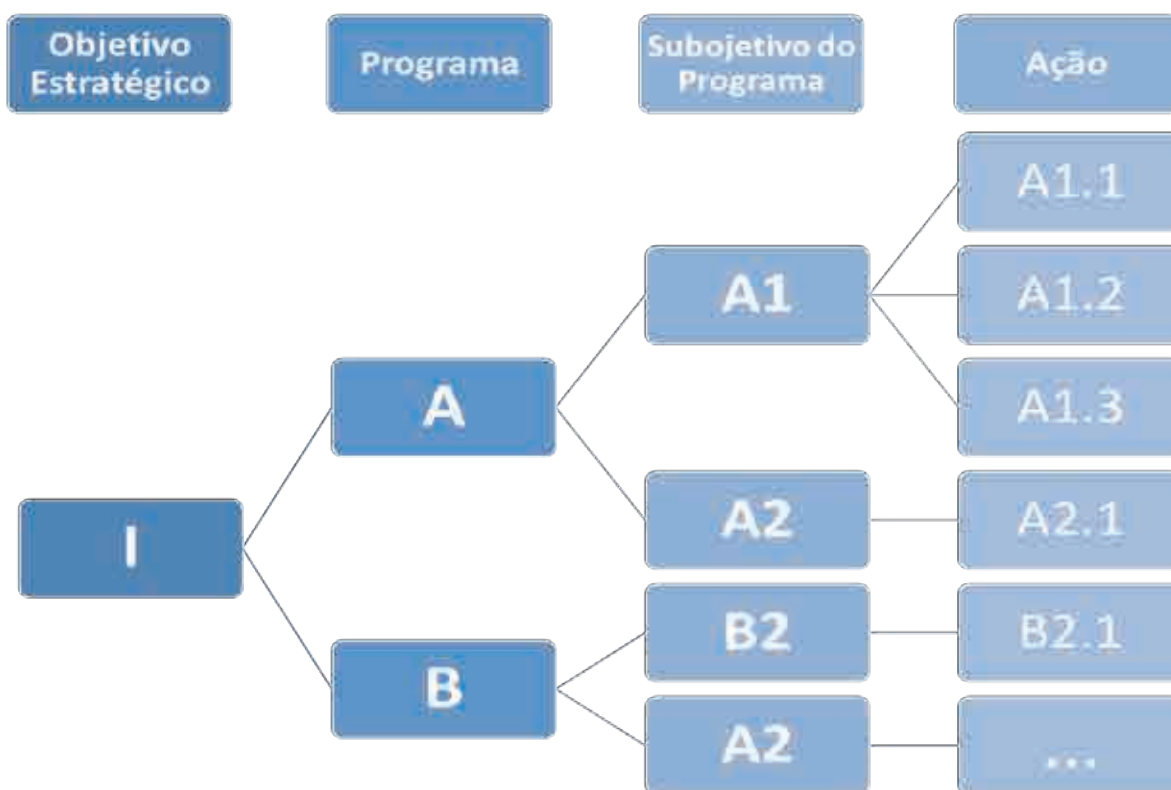
5. PROGRAMAS E AÇÕES

Os *Programas* fornecem respostas às necessidades mapeadas durante a etapa de diagnóstico, estruturados de forma a considerar os *objetivos estratégicos* definidos previamente, gerando então subobjetivos de onde derivam por fim, um grupo coeso de *ações*.

As *Ações* são as menores unidades de organização e implementação do PMOB, sendo que cada *Subobjetivo* tem mais de uma *Ação* vinculada. Assim como os *Subobjetivos*, as *Ações* são numeradas conforme seu *Programa* e *Subobjetivo* correspondente. Por fim, serão destacados um ou mais *Indicadores para cada Objetivo Estratégico e Programa*, que auxiliarão o acompanhamento e monitoramento da evolução da implementação das ações em seus diferentes aspectos, sendo aferidas através de *Metas* específicas.

Na figura a seguir apresenta-se um exemplo de como estão organizados e hierarquizados esses elementos constituintes do Plano de Ação do PMOB de Corumbá-MS:

Figura 5-1 Organograma dos Objetivos Estratégicos, Programas, Subobjetivos e Ações



Elaboração: Risco arquitetura urbana, 2016.

5.1 Programas e ações – Objetivo Estratégico I

Para atendimento do Objetivo estratégico de **(I) promover a implantação e qualificação da infraestrutura, priorizando os deslocamentos ativos**, estabeleceu-se a seguinte organização:

Quadro 5-1 Programas, Subobjetivos e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico I

Programas		Subobjetivos		Ações	
A	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Ativo	A1	Qualificar e implantar a rede de mobilidade a pé	A1.1	Fiscalização da regularidade das calçadas (notificações e incentivos)
				A1.2	Qualificação de calçadas (rotas prioritárias)
				A1.3	Construção de calçadas (rotas prioritárias)
				A1.4	Implantação de rotas acessíveis seguindo diretrizes da acessibilidade universal (rotas prioritárias)
				A1.5	Adaptação de iluminação para o pedestre (rotas prioritárias)
				A1.6	Instalação de iluminação para o pedestre (rotas prioritárias)
				A1.7	Construção de funicular/plano inclinado para melhoria de acesso de pedestres ao porto
				A1.8	Manutenção e adequação de escadarias
				A1.9	Construção de escadarias
				A1.10	Arborização de calçadas
				A1.11	Implantação de sinalização voltada para pedestres (placas de rua)
				A1.12	Regulamentação da obrigação do calçamento para emissão do Habite-se
		A2	Qualificar e ampliar a rede cicloviária municipal e seus equipamentos relacionados.	A2.1	Implantação de sinalização e rotas prioritárias para ciclistas
				A2.2	Manutenção de ciclofaixas existentes
A2.3	Manutenção de ciclovias existentes				
A2.4	Implantação de ciclofaixas				
A2.5	Implantação de ciclovias				
B	Programa de Estímulo ao Uso do Transporte Não Motorizado	B1	Estimular o uso do modo a pé	B1.1	Organização de rotas a pé para as viagens de estudantes entre casa e escola
				B1.2	Campanhas de incentivo ao deslocamento a pé e os benefícios para a saúde
		B2	Estimular o uso da bicicleta	B2.1	Incentivos à construção de bicicletários e paraciclos pela iniciativa privada
				B2.2	Construção de bicicletários / paraciclos em edifícios e equipamentos públicos
				B2.3	Campanhas de incentivo ao deslocamento por bicicleta e os benefícios para a saúde

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016



A priorização do uso dos deslocamentos ativos (pedestres e ciclistas), tem como base o Art. 6º da PNMU que estabelece como diretriz que deverá ser observada a

prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Para se promover efetivamente os deslocamentos ativos foram propostos 2 programas: o primeiro, voltado à *implantação de infraestrutura* e o segundo através de *estímulos ao uso do transporte ativos* (pedestres e ciclistas). Como subobjetivos estão previstos qualificar e implantar infraestrutura (rede de mobilidade a pé e cicloviária) e estimular o uso do modo a pé e o uso da bicicleta nos deslocamentos.

As *ações* para responder aos subobjetivos visam além da qualificação e implantação direta de infraestrutura da rede de mobilidade a pé pela prefeitura (A1.2 e A1.3) em áreas com menor cobertura e qualidade de infraestrutura e serviços, e no entorno de equipamentos públicos (as rotas prioritárias nos bairros conectando escolas, creches, unidades de saúde e áreas de lazer), mas também ações voltadas à fiscalização (A1.1) e regulamentação de exigências na aprovação de projetos (A1.12), uma vez que a responsabilidade pelas calçadas é do proprietário do lote correspondente. Além de calçadas, ressalta-se que outros elementos são integrantes da rede de mobilidade a pé, como por exemplo as escadarias (principalmente de acesso do porto ao centro da cidade). Neste caso, além da manutenção e qualificação das escadarias (A1.8 e A1.9) também está prevista a construção de um funicular e plano inclinado para aumentar a acessibilidade neste trajeto.

Ainda sobre a rede de mobilidade a pé, fator essencial para aumentar o número de viagens a pé no município é qualificar a experiência do pedestre na cidade, seja através da arborização das calçadas (A1.10), melhorando o conforto térmico no deslocamento ao fazer a proteção do sol, bem como a manutenção e implantação de iluminação adequada (que não tenha interferência com a arborização e priorize a iluminação das calçadas e não das vias). Ainda, é fator essencial para que as pessoas optem pelo andar a pé que haja orientação visual através de sinalização orientada ao pedestre, seja através do nome e numeração de ruas, seja para orientar a localização de pontos turísticos e equipamentos públicos e de lazer pela cidade. A1.11). Outra forma de incentivar a construção de calçadas é através da obrigação do calçamento prévio à obtenção do Habite-se (A1.12).

Em relação aos estímulos, as ações voltadas à rede de mobilidade a pé incluem a organização de rotas a pé nas viagens de estudantes entre suas casas e as escolas (B1.1) e também campanhas de incentivo ao deslocamento a pé e os benefícios à saúde (B1.2). Estas ações



deverão ser articuladas conjuntamente com as secretarias de Educação e Saúde e visam orientar e fazer com que a população reflita sobre o modo de deslocamento utilizado e como isso afeta seus hábitos e o uso da cidade. Para que haja essa mudança é importante que haja infraestrutura adequada, como calçadas em boas condições, por exemplo. As mudanças de hábitos relacionadas ao deslocamento no transporte de modos ativos, para o transporte individual motorizado, por exemplo, associado à má alimentação e estilo de vida sedentário incide sobre doenças crônicas como a diabetes e obesidade por exemplo.

Da mesma forma que a mobilidade a pé, os deslocamentos por bicicleta também demandam a qualificação e implantação de infraestrutura (A2.2 a A2.4) através da criação de rotas prioritárias (sinalização vertical e horizontal), ciclofaixas e ciclovias. A prioridade na implantação das rotas deve seguir os locais com maior fluxo de ciclistas e locais com maiores ocorrências de acidentes diagnosticados anteriormente. Em Corumbá, a maior parte destas vias também foi citada como as de maior insegurança em relação ao trânsito motorizado e na qual os ciclistas gostariam que tivesse alguma infraestrutura que os protegessem dos veículos maiores. Ressalta-se também a importância da implantação de uma rede integrada de rotas que permita que boa parte do trajeto do ciclista seja realizado de forma mais segura. Em quase todos os casos de implantação de infraestrutura cicloviária pelo mundo, a oferta de infraestrutura é que aumentou o uso da bicicleta como meio de deslocamento.

Assim como a infraestrutura de circulação, os estímulos ao uso da bicicleta são também bastante influenciados pela possibilidade de estacionar as bicicletas com segurança, seja através da implantação de bicicletários e paraciclos nos equipamentos públicos (escolas, creches e praças) como também incentivados pelo comércio e serviços privado (B2.1 e B2.2). Assim, como na mobilidade a pé, os mesmos estímulos à mudança de hábito e campanhas educativas para o uso da bicicleta são de vital importância (B2.3).

Através da realização de ações conjuntas de outros programas (F. Segurança Viária e Educação para o Trânsito; G. Mobilidade Sustentável; H. Redução de Desigualdades) é possível criar condições mais humanizadas para a circulação de pedestres e mudar hábitos da população, com grandes impactos na qualidade de vida e nos gastos indiretos com saúde, seja através de diminuição do impacto da poluição do ar, seja através da reversão da alta incidência de doenças crônicas.



5.2 Programas e ações – Objetivo Estratégico II

Para atendimento do objetivo estratégico II de **tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual**. O quadro a seguir resume as medidas indicadas, respeitando as características específicas de cada localidade:

Quadro 5-2 – Programas, Subobjetivos e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico II

Programas		Subobjetivos		Ações			
C	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Coletivo	C1	Qualificar e construir Terminais de Ônibus	C1.1	Manutenção e adaptação de terminal/ponto final de ônibus existente		
				C1.2	Construção de terminal de ônibus novo		
		C2	Qualificar e construir de pontos de ônibus	C2.1	Manutenção e sinalização de pontos de ônibus existentes		
				C2.2	Construção de pontos de ônibus novos		
		C3	Priorizar a circulação do transporte coletivo	C3.1	Implantação de faixa preferencial de ônibus		
				C3.2	Implantação de faixa exclusiva de ônibus		
		D	Programa de Qualificação e Priorização do Transporte Coletivo Urbano	D1	Ampliar a participação de viagens em transporte coletivo	D1.1	Consulta sistemática à população urbana - pesquisa de satisfação
						D1.2	Aumento da frequência de ônibus - linhas urbanas
						D1.3	Adequação de traçados de ônibus de acordo com a demanda de usuários - linhas urbanas
D1.4	Implantação de novas linhas de acordo com a demanda de usuários - linhas urbanas						
D1.5	Implantação de bilhete eletrônico (mantendo opção de pagamento em dinheiro)						
D1.6	Sinalização e informação da rede: traçados, horários e alternativas de linhas						
D1.7	Implantação de integração temporal da passagem						
D1.8	Aumento do conforto do usuário de ônibus (ar condicionado)						
D1.9	Implantação de tarifa reduzida em horários fora de pico						
D2	Viabilizar a operação financeira do sistema coletivo de ônibus urbano com melhoria da qualidade do serviço			D2.1	Sistematização da coleta de dados operacionais para tomada de decisão		
				D2.2	Definição de metas e objetivos operacionais para as linhas de ônibus urbanas		
				D2.3	Monitoramento dos indicadores de receita-despesa das linhas urbanas		
				D2.4	Redução de custos operacionais das linhas urbanas com melhora na qualidade do serviço		

(continua na próxima página)

Quadro 5-2 – Programas, Subobjetivos e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico II (continuação)

E	Programa de Qualificação e Priorização do Transporte Coletivo Rural	E1	Ampliar o acesso ao transporte coletivo rural	E1.1	Consulta sistemática à população rural - pesquisa de satisfação
				E1.2	Aumento da frequência de ônibus - linhas rurais
				E1.3	Adequação de traçados de ônibus de acordo com a demanda de usuários - linhas rurais
				E1.4	Implantação de novas linhas de acordo com a demanda de usuários - linhas rurais
				E1.5	Aumento do conforto do usuário de ônibus rural (maior número de assentos e bagageiro para carga)
				E1.6	Implantação de sistema de cobrança com opção de bilhete em papel (compra antecipada)
				E1.7	Sinalização e informação dos traçados, horários e tarifas
		E2	Viabilizar a operação financeira do sistema coletivo de ônibus rural com melhoria da qualidade do serviço	E2.1	Sistematização da coleta de dados operacionais para tomada de decisão
				E2.2	Definição de metas e objetivos operacionais para as linhas de ônibus rurais
				E2.3	Monitoramento dos indicadores de receita-despesa das linhas rurais
				E2.4	Redução de custos operacionais das linhas rurais com melhora na qualidade do serviço

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016

Assim como no *objetivo estratégico I*, tornar o transporte coletivo mais atrativo que o individual tem como base também o Art. 6º da PNMU, no qual o transporte coletivo tem prioridade sobre os motorizados individuais. Para responder a este *objetivo estratégico* foram estabelecidos três programas, sendo o primeiro voltado à *implantação e qualificação da infraestrutura de transporte coletivo* e os demais voltados à *qualificação e priorização do transporte coletivo*, sendo um para o sistema de ônibus urbano e o outro para o sistema de ônibus rural, cada qual com suas especificidades.

Para o Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Coletivo foram estabelecidos três *subobjetivos*, sendo que o primeiro de qualificar e construir terminais de ônibus (C1), composto por duas ações. Estas ações consistem na constante avaliação das estruturas existentes dos terminais/ponto final de ônibus e em um primeiro momento envolvem somente a *manutenção e adaptação de terminal/ponto final de ônibus existente* (C1.1). Quando necessário, seja por aumento do fluxo de passageiros ou por relocação do terminal existente (em função de remodelagem das linhas) deverá ser realizada a *construção de terminal de ônibus novo* (C1.2).



Outros *subobjetivo* inclui *qualificar e construir de pontos de ônibus* (C2), envolvendo ações de manutenção e sinalização de pontos de ônibus existentes (C2.1) e a *construção de pontos de ônibus novos* (C2.2). Estas ações são necessárias para melhorar o conforto da espera pelos ônibus com abrigos e também para prover informações quanto às linhas que passam no local, horários e linhas alternativas nas proximidades, bem como telefone para informações e reclamações. É preciso que todos os pontos de ônibus da cidade tenham no mínimo suporte para estas informações.

O terceiro subobjetivo deste programa é priorizar a circulação do transporte coletivo (C3), incluindo ações relacionadas à *implantação de faixa preferencial de ônibus* (C3.1) e *implantação de faixa exclusiva de ônibus* (C3.2). Estas ações, entendidas como de médio prazo, deverão ser adotadas nas vias em que há circulação ônibus e que venham a ficar congestionadas, diminuindo a velocidade de circulação. Neste caso, deverão ser adotadas faixas preferenciais (podem ser utilizadas por outros veículos) e no caso da situação se agravar, faixas exclusivas, reservando o espaço viário para a livre circulação dos ônibus e priorizando assim o transporte coletivo.

O segundo Programa deste objetivo estratégico é o de *Qualificação e Priorização do Transporte Coletivo Urbano* (D), com *subobjetivos* de *ampliar a participação de viagens em transporte coletivo* (D1) e *viabilizar a operação financeira do sistema coletivo de ônibus urbano com melhoria da qualidade do serviço* (D2). Para isso, foram previstas inicialmente ações como a de *consulta sistemática à população urbana - pesquisa de satisfação* (D1.1), como forma de avaliar a percepção dos usuários e a partir disso, poder adequar o funcionamento do sistema. Como exemplo, podem ser propostas ações de *aumento da frequência de ônibus - linhas urbanas* (D1.2) ou de *adequação de traçados de ônibus de acordo com a demanda de usuários* (D1.3) e, quando necessário, sugere-se avaliar a *implantação de novas linhas de acordo com a demanda de usuários - linhas urbanas* (D1.4), como por exemplo no caso de haver um novo conjunto habitacional sem cobertura do sistema de ônibus.

Destacam-se também as ações previstas de *implantação de bilhete eletrônico com a manutenção da opção de pagamento em dinheiro* (D1.5), pois permitirá a coleta de dados do sistema auxiliando na tomada de decisão quanto às demais ações. Ainda, a *sinalização e informação da rede, com destaque para os traçados, horários e alternativas de linhas* (D1.6) auxiliam no entendimento de rede pelos usuários (e não de linhas isoladas), bem como a *implantação de integração temporal da passagem* (D1.7), que poderá induzir a um maior número de usuários utilizando os serviços de ônibus, uma vez que poderão ser feitos trajetos



compostos por mais de uma linha sem custo adicional. Outras ações que devem auxiliar no aumento do número de passageiros é o *aumento do conforto do usuário através da utilização de ônibus com ar condicionado* (D1.8) e a *implantação de tarifa reduzida em horários fora de pico* (D1.9), buscando a diminuição de usuários na hora do pico, mas uma maior média ao se considerar todo o dia.

O segundo subobjetivo do programa visa *viabilizar a operação financeira do sistema coletivo de ônibus urbano com melhoria da qualidade do serviço*. Para isso, ação fundamental é a *sistematização da coleta de dados operacionais para tomada de decisão* (D2.1). A partir disso, é necessário a *definição de metas e objetivos operacionais para as linhas de ônibus urbanas* (D2.2) e o *monitoramento dos indicadores de receita-despesa das linhas urbanas* (D2.3), buscando ao final a *redução de custos operacionais das linhas urbanas com melhora na qualidade do serviço* (D2.4). Esta última ação merece uma consideração extra tendo em vista que qualquer ação de melhoria dos indicadores financeiros do sistema que tragam uma piora na qualidade do serviço tendem a perder usuários em médio prazo. Deste modo, ainda que vantajosas à primeira vista, as mudanças devem ser essencialmente para melhorar o serviço ou a diminuição do número de usuários tende a reverter os ganhos obtidos com a manobra para melhorar os resultados financeiros, voltando à estaca zero.

Por último, o *Programa de Qualificação e Priorização do Transporte Coletivo Rural* se baseia em subobjetivos similares aos da linha urbana, sendo eles o de *ampliar o acesso ao transporte coletivo rural* (E1) e de *viabilizar a operação financeira do sistema coletivo de ônibus rural com melhoria da qualidade do serviço* (E2).

Foram adotadas ações análogas aos da área urbana quanto à *pesquisa de satisfação dos usuários* (E1.1), *aumento da frequência de ônibus e adequação de traçados de ônibus de acordo com a demanda de usuários* e a *implantação de novas linhas de acordo com a demanda de usuários* (E1.2, E1.3 e E1.4). Nas linhas rurais, no entanto, as ações voltadas ao *aumento do conforto do usuário de ônibus rural dizem respeito ao maior número de assentos e bagageiro para carga* (E1.5) e as modificações no sistema de cobrança adotadas são mais simples, com *implantação de sistema de cobrança com opção de bilhete em papel para compra antecipada e agilidade na cobrança pelo motorista* (E1.6). Ainda, é necessário melhorar a *sinalização e informação dos traçados, horários e tarifas* (E1.7), seja referente à tarifa cobrada para carregar caixas extras, seja nas alterações de horário e traçados, permitindo trajetos diferenciados ao longo da semana.



O último subobjetivo de *viabilizar a operação financeira do sistema coletivo de ônibus rural com melhoria da qualidade do serviço* é idêntico ao das linhas urbanas, inclusive nas suas ações, sendo desnecessária a sua reapresentação.

5.3 Programas e ações – Objetivo Estratégico III

Para atendimento do objetivo estratégico III de ***promover a segurança no trânsito e a redução do número de acidentes*** serão adotadas medidas do Programa de Segurança Viária e Educação para o Trânsito, conforme quadro a seguir.

Quadro 5-3 – Programas, Metas e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico III

Programas		Subobjetivos		Ações	
F	Programa de Segurança Viária e Educação para o Trânsito	F1	Reduzir o número de incidentes envolvendo vítimas fatais	F1.1	Diminuição do limite de velocidade a 50km/h em vias dentro do perímetro urbano
				F1.2	Diminuição do limite de velocidade a 30km/h em vias locais (bairros)
				F1.3	Implantação de medidas de acalmamento de tráfego (implantação de lombadas, faixas elevadas, faixas de pedestres, alargamentos de calçada e redução da distância de travessias para pedestres)
		F2	Aumentar a sensação de segurança no trânsito, com enfoque nos usuários de transportes ativos	F3.1	Formação e treinamento de motoristas de ônibus quanto a segurança viária, com enfoque no respeito de pedestres e ciclistas
				F3.2	Formação e treinamento de taxistas quanto a segurança viária, com enfoque no respeito de pedestres e ciclistas
				F3.3	Formação e treinamento de moto-taxistas quanto a segurança viária, com enfoque no respeito a pedestres e ciclistas
				F3.4	Realização de campanhas educativas para o trânsito, com enfoque no respeito a pedestres e ciclistas

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016

Este Programa deverá ter atuação transversal com os outros programas, em especial quanto ao *Programa de Estímulo ao Uso do Transporte Não Motorizado (B)*, uma vez que o aumento da segurança viária e a educação para o trânsito tem como subobjetivos *reduzir do número de*



incidentes fatais (F1) e aumentar a sensação de segurança no trânsito, com enfoque nos usuários de modos ativos (F2).

As ações deste programa estão voltadas à diminuição dos limites de velocidade na área urbana a 50km/h e em vias locais de bairros a 30km/h (F1.1 e F1.2) sendo auxiliadas através de medidas de acalmamento de tráfego (também chamado de moderação de tráfego), incluindo a implantação de lombadas, faixas elevadas, faixas de pedestres e alargamento de calçadas (diminuir distância das travessias de pedestres). Estas medidas atuando em conjunto são adotadas mundialmente como resposta à necessidade de redução de vítimas no trânsito, uma das maiores causas de mortes entre jovens no Brasil (principalmente do gênero masculino).

Ainda que polêmicas entre os motoristas, as medidas de redução de velocidade visam a diminuição do espaço de frenagem necessário (evitando muitos incidentes) e uma redução exponencial de vítimas fatais a medida que a velocidade de impacto é menor. Para efeito de comparação, um choque de um veículo com uma pessoa a 30km/h tem menos de 10% de chance de causar morte ao passo que a 50km/h a chance de óbito passa a ser de aproximadamente 80%.

Quanto à educação para o trânsito, as ações visam a formação e treinamento de motoristas de ônibus, taxistas e mototaxistas, bem como campanhas educativas em geral a todos os motoristas, sempre com enfoque no que estabelece do Art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro, em seu inciso XII, § 2º:

em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade do pedestre.

O conjunto destas ações proporciona uma melhor relação de convivência entre os veículos motorizados e os modos ativos, estimulando o uso da bicicleta nas vias da cidade e aumentando a sensação de segurança de pedestres.



5.4 Programas e ações – Objetivo Estratégico IV

Este programa visa atender ao objetivo estratégico IV de **assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental**. Para isso, foi adotado um Programa de Mobilidade Sustentável, conforme quadro a seguir.

Quadro 5-4 – Programas, Metas e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico IV

Programas		Subobjetivos		Ações	
G	Programa de Mobilidade Sustentável	G1	Reduzir emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa	G1.1	Realização de inventário de emissões (gases de efeito estufa e poluição - material particulado)
				G1.2	Incentivos para a substituição das tecnologias e combustíveis da frota municipal de ônibus por alternativas mais eficientes e não poluentes
				G1.3	Incentivos para a substituição das tecnologias e combustíveis da frota municipal de veículos motorizados por alternativas mais eficientes e não poluentes
				G1.4	Incentivos para a substituição das tecnologias e combustíveis da frota municipal de táxis por alternativas mais eficientes e não poluentes
		G2	Integrar o planejamento da mobilidade com o planejamento urbano e uso do solo	G2.1	Restrição do perímetro urbano (revisão do Plano Diretor)
				G2.2	Incentivo ao adensamento populacional ao longo dos eixos de transporte coletivo (revisão do Plano Diretor)
				G2.3	Priorização de investimentos de infraestrutura de mobilidade em áreas de maior adensamento populacional
				G2.4	Priorização de investimentos de infraestrutura de mobilidade em áreas de maior vulnerabilidade social
				G2.5	Incentivos à instalação de comércio e serviços nos bairros
				G2.6	Incentivos à promoção de empregos nos bairros
				G2.7	Elaboração de projeto de adequação do entorno da ferrovia (trecho urbanizado)
G2.8	Elaboração de projeto de revisão do uso da estação ferroviária existente				
G2.9	Implantação de adequação do entorno da ferrovia (trecho urbanizado)				
G2.10	Construção de novo equipamento com revisão do uso da estação ferroviária existente				
G2.11	Regulamentação de instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade (Outorga Onerosa, AIU)				

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016



Este Programa está dividido em dois *subobjetivos*, um deles de *reduzir emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa* (G1) e outro de *integrar o planejamento da mobilidade com o planejamento urbano e uso do solo* (G2). Há uma relação de complementaridade com os demais programas relacionados à priorização de deslocamentos ativos e incentivos ao transporte coletivo.

Para atendimento dos subobjetivos, o primeiro possui ações voltadas ao entendimento da relação entre a mobilidade e as emissões (gases de efeito estufa e poluição - material particulado), destacando a necessidade de realização de inventário de emissões (G1.1) e posteriormente a definição de incentivos para a substituição das tecnologias e combustíveis da frota municipal por alternativas mais eficientes e não poluentes. Foram elencadas ações específicas para a frota municipal de ônibus, de veículos motorizados individuais e de táxis (G1.2, G1.3 e G1.4). Esta mudança de matriz energética ou melhoramentos tecnológicos podem ter impacto muito significativo nas emissões na área urbana, com consequências importantes na saúde e na qualidade de vida da população. Ainda, auxiliará na redução de emissões de gases de efeito estufa que vem agravando questões climáticas mundialmente, com estiagens prolongadas ou eventos de chuva intensa, ocasionando desastres naturais e perdas físicas e financeiras graves.

Já o segundo *subobjetivo* visa integrar a mobilidade urbana com o planejamento urbano e uso do solo, entendendo que há relação intrínseca entre as necessidades de deslocamento da população em função da configuração geográfica da cidade, das concentrações de emprego e renda, na existência de acesso a serviços privados e também nas ofertas e demandas da infraestrutura de mobilidade (vias, infraestrutura cicloviária, etc) que influenciam o acesso da população ao território.

Algumas ações estão diretamente relacionadas a instrumentos urbanísticos existentes do Plano Diretor de Corumbá (mas que nem sempre estão regulamentados e/ou aplicados corretamente) mas previstos no Estatuto da Cidade.

A primeira ação diz respeito à *restrição do perímetro urbano* municipal, o que favoreceria o congelamento da expansão territorial do município (G2.1), medida que associada à ação de *priorização de investimentos de infraestrutura de mobilidade em áreas de maior adensamento populacional* (G2.3) poderá otimizar as necessidades de manutenção e construção de nova infraestrutura. Ainda, a ação de *priorização de investimentos de infraestrutura de mobilidade em áreas de maior vulnerabilidade social* (G2.4) busca reverter o quadro encontrado na



maioria das cidades brasileiras (e Corumbá não é exceção) de que há muito mais infraestrutura de qualidade nas áreas com população de maior emprego, renda e educação do que em regiões mais periféricas e com população mais vulnerável.

As ações na sequência visam o estabelecimento de *incentivos à instalação de comércio e serviços nos bairros (G2.5)* e *incentivos à promoção de empregos nos bairros (G2.6)* na lógica de que ao se minimizar as necessidades de deslocamento para o trabalho e também para o acesso a serviços privados e comércio (bancos, lotéricas, padarias, mercados, etc), diminui-se a demanda por nova infraestrutura ou serviços de transporte (como por exemplo a necessidade de extensão ou criação de nova linha de ônibus). Estas medidas auxiliam no maior equilíbrio entre a localização de emprego e moradia e a médio e longo prazo podem ter resultados essenciais na política de mobilidade municipal.

Outras ações mais específicas para o trecho urbanizado do entorno da ferrovia (de cargas) que corta a cidade incluem a elaboração de projeto de adequação do entorno da ferrovia e a elaboração de projeto de revisão do uso da estação ferroviária existente (G2.7 e G2.8), bem como sua efetiva implantação (G2.9 e G2.10). Localizado em local estratégico e central da cidade, este poderia ser um novo eixo de estruturação do território e um novo local para a previsão de implantação de equipamentos públicos e áreas de esporte e lazer, associados a parques e praças.

Recomenda-se que associado a estas ações sejam debatidos e regulamentados *instrumentos urbanísticos previstos no Plano Diretor, como a outorga onerosa e as Áreas de Intervenção Urbana (G2.11)*, pois permitirão captar recursos de empreendimentos em locais com maior capacidade e qualidade de infraestrutura e direcioná-los para investimentos em locais de menor suporte de infraestrutura e maior vulnerabilidade social.

5.5 Programas e ações – Objetivo Estratégico V

Para atendimento do Objetivo estratégico (V) de **tornar a mobilidade urbana um fator de redução de desigualdade** organizou-se as ações de acordo com o *Programa de Redução de Desigualdade*, conforme quadro a seguir.

Quadro 5-5 – Programas, Metas e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico V

Programas		Subobjetivos		Ações	
H	Programa de Redução de Desigualdade	H1	Distribuir equipamentos públicos no território	H1.1	Diagnóstico de bairros desprovidos em relação a presença de equipamentos públicos de uso cotidiano: creches, escolas de ensino infantil e fundamental, unidade básica de saúde, equipamentos de esporte, praças, parques e CRAS)
				H1.2	Desenvolvimento de plano de implantação de equipamentos públicos em bairros desprovidos em consonância com o Plano Diretor
		H2	Aumentar a mobilidade da população de baixa renda	H2.1	Estudo e definição de política tarifária para redução do custo do transporte público coletivo
				H2.2	Estudo para extensão da gratuidade 100% a estudantes que pagam 50% da tarifa
				H2.3	Estudo para implantação de tarifa social (renda familiar reduzida e desempregados)
				H2.4	Incentivo à compra de bicicletas populares
		H3	Aumentar a mobilidade da população portadora de necessidades especiais	H3.1	Adequação da frota de ônibus à acessibilidade universal
				H3.2	Adequação dos pontos de ônibus/calçadas do entorno à acessibilidade universal

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016

Este *Programa* está dividido em três *subobjetivos*: *distribuir equipamentos públicos no território* (H1), *aumentar a mobilidade da população de baixa renda* (H2) e *aumentar a mobilidade da população portadora de necessidades especiais* (H3).

O primeiro deles visa ampliar o acesso a equipamentos públicos pela população de maneira análoga ao subobjetivo de *integrar o planejamento da mobilidade com o planejamento urbano e uso do solo*. A diferença é que neste caso a construção de novos equipamentos públicos é uma forma de redução de desigualdades, ao passo que o anterior visa diminuir a necessidade de deslocamentos através da construção de centralidades econômicas, mais voltado para o emprego e a renda. Se neste caso as ações deste objetivo estratégico têm mais relação com as Secretarias de Educação e Saúde, no caso anterior há um entendimento mais relacionado ao



espaço urbano e ao Plano Diretor. Ambos, também se relacionam com o programa de priorização de deslocamentos ativos, ao incentivar que a população não precise sair dos seus bairros de moradia para acessar serviços públicos básicos.

As ações deste subobjetivo visam inicialmente o *diagnóstico de bairros desprovidos em relação a presença de equipamentos públicos de uso cotidiano: creches, escolas de ensino infantil e fundamental, unidade básica de saúde, equipamentos de esporte, praças, parques e CRAS*) (H1.1) e na sequência o *desenvolvimento de plano de implantação de equipamentos públicos em bairros mais vulneráveis* (H1.2). A construção destes equipamentos não é parte integrante das ações de mobilidade, mas sim vinculada às demais políticas territoriais, devendo estar em consonância com o *Plano Diretor*. Para isso é necessário ponderar as capacidades de atendimento de cada equipamento (número de alunos por escola, por exemplo), seu raio de abrangência (um hospital tem abrangência maior do que uma unidade básica de saúde), a população que vive na área ou bairro em questão e também os indicadores de vulnerabilidade social (com destaque para renda familiar e renda per capita). Deste modo, pode-se avaliar as prioridades de investimentos em manutenção e construção de novos equipamentos visando a sua melhor distribuição no território.

O segundo subobjetivo visa *aumentar a mobilidade da população de baixa renda* (H2), para a qual entende-se necessárias as seguintes ações: *definição de política tarifária e redução do custo do transporte público coletivo* (H2.1), *extensão da gratuidade 100% a estudantes que pagam 50% da tarifa* (H2.2) e *implantação tarifa social para indivíduos com renda familiar reduzida e também desempregados* (H2.3). Desta forma, muito ligado ao *Programa de Qualificação e Priorização do Transporte Coletivo Urbano* (D) e também do *Rural* (E), entende-se que muitas famílias deixam de acessar a cidade por falta de recursos para o uso do transporte coletivo de ônibus.

Analogamente, faz-se necessário ação de *incentivos à compra de bicicletas populares* (H2.4), considerando que a falta de recursos financeiros é um impeditivo para que parte da população adote este meio de transporte. Ressalva-se que com este incentivo busca-se promover o acesso a crédito ou abatimento de impostos sobre bicicletas de valor popular e voltadas ao deslocamento diário e não àquelas voltadas à prática de esportes de alta performance. Por fim, o terceiro subobjetivo visa *aumentar a mobilidade da população portadora de necessidades especiais* (H3) através de ações de *adequação da frota de ônibus à acessibilidade universal* (H3.1) e de *adequação dos pontos de ônibus/calçadas do entorno à acessibilidade*



universal (H3.2), esta última devendo ser coordenada com demais ações do programa de qualificação de infraestrutura (de modos ativos e de transporte coletivo).



5.6 Programas e ações – Objetivo Estratégico VI

Para atendimento do Objetivo estratégico (VI) de **otimizar a gestão do espaço viário** organizou-se as ações de acordo com os Programas descritos no quadro seguinte.

Quadro 5-6 – Programas, Metas e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico VI

Programas		Subobjetivos		Ações	
I	Programa de Reorganização das Vias e de Estacionamentos	I1	Aprimorar a gestão do espaço viário	I1.1	Definição de hierarquia viária
				I1.2	Elaboração de projeto de reorganização da circulação viária
				I1.3	Implantação de medidas de adequação viária (sinalização)
				I1.4	Regulamentação da circulação de veículos de carga no perímetro urbano
				I1.5	Fiscalização da circulação de veículos de carga no perímetro urbano
				I1.6	Implantação de sistemas de controle e de fiscalização de tráfego (radares)
				I1.7	Implantação de semáforos e sinalização viária
				I1.8	Implantação do Sistema de Estacionamento Rotativo - SER no centro de Corumbá
				I1.9	Fiscalização da circulação de veículos motorizados
				I1.10	Fiscalização do estacionamento de veículos motorizados
				I1.11	Fiscalização do tráfego de fronteira (destaque para a frota irregular de táxis da Bolívia)
				I1.12	Regulamentação do Estudo de Impacto de Vizinhaça - EIV
J	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura Rodoviária	J1	Qualificar e ampliar a rede viária municipal	J1.1	Manutenção de vias existentes
				J1.2	Sinalização de vias existentes
				J1.3	Pavimentação de vias novas
				J1.4	Sinalização de vias novas
		J2	Mitigar impactos do anel viário existente	J2.1	Elaboração de projeto de mitigação de impactos do anel viário existente
				J2.2	Implementação de medidas de mitigação de impactos do Anel Viário existente
				J2.3	Iluminação de trecho urbano do anel viário
		J3	Implantar alternativa ao anel viário existente	J3.1	Elaboração de Estudos de Viabilidade de Novo Anel Viário
				J3.2	Elaboração de Projeto de Novo Anel Viário
J3.3	Construção de Novo Anel Viário				
L	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura Portuária	L1	Qualificar o Porto Geral	L1.1	Revisão de projeto de implementação do Porto Geral para pequenas cargas
				L1.2	Revisão de projeto de implementação para embarque e desembarque de passageiros
				L1.3	Revisão de projeto para urbanização da orla fluvial para mobilidade e acessibilidade
				L1.4	Implementação e adequação da orla para mobilidade e acessibilidade
				L1.5	Implementação de porto para embarque e desembarque de passageiros
				L1.6	Incentivo a construção de porto para grandes cargas (privado)

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016

Os programas deste *objetivo estratégico* estão divididos em: *Programa de Reorganização das Vias e de Estacionamentos (I)*, *Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura Rodoviária (J)* e *Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura Portuária (L)*.

O primeiro, com o subobjetivo de *aprimorar a gestão do espaço viário (I1)* possui ações diversas: algumas são voltadas à melhoria da circulação viária, com enfoque na equalização do espaço viário e na reorganização dos fluxos das vias, como por exemplo nas ações de *definição de hierarquia viária (I1.1)*, *elaboração de projeto de reorganização da circulação viária (I1.2)* e *implantação de medidas de adequação viária, com destaque para a sinalização (I1.3)*. Na sequência, são apresentadas ações voltadas a regulamentação e fiscalização da circulação de veículos de carga no perímetro urbano (I1.4 e I1.5), tendo em vista o impacto do anel viário na cidade e a necessidade de delimitação de vias na qual não podem trafegar ou estacionar os veículos de carga. Ainda, há necessidade de ações gerais de implantação de sistemas de controle e de fiscalização de tráfego – radares (I1.6) e implantação de semáforos e sinalização viária (I1.7).

Ainda visando o mesmo subobjetivo, destaca-se a ação de *implantação do Sistema de Estacionamento Rotativo - SER no centro de Corumbá (I1.8)*, que visa não só proporcionar uma maior rotatividade de estacionamento favorecendo o comércio como também o desestímulo ao uso banal de automóveis para pequenas distâncias. Ainda, pode-se configurar como importante fonte de receita para implementação de ações voltadas à mobilidade, como se verá adiante no capítulo voltado à análise de recursos e fontes de financiamento.

Na sequência, há ações também gerais de fiscalização da circulação de veículos motorizados e fiscalização do estacionamento de veículos motorizados (I1.9 e I1.10) e uma ação específica para a fiscalização do tráfego de fronteira, com destaque para a frota irregular de táxis da Bolívia que interfere no serviço dos taxistas de Corumbá (I1.11).

Por fim, destaca-se a possibilidade de *regulamentação do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV (I1.12)* seguindo as diretrizes de implementação do Estatuto das Cidades, como se detalhará no capítulo referente às fontes de recurso e de financiamento. Esta ação, além da possibilidade de captação de recursos permite que seja pensado também intervenções pontuais na ocasião de implantação de novos empreendimentos (por exemplo de empresas de logística) e que possam de imediato ser mitigados e compensados seus impactos (como poluição, ruído ou sobrecarga do pavimento da via). Ainda, podem ser exigidos nesta ação a previsão de limites mínimos e máximos de estacionamento e bicicletários, tendo em vista sempre a priorização dos modos ativos e do transporte coletivo.



Quanto ao *Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura Rodoviária (J)*, o *subobjetivo de qualificar e ampliar a rede viária municipal (J1)*, possui ações voltadas à *manutenção de vias existentes (J1.1)*, *sinalização de vias existentes (J1.2)*, *pavimentação de vias novas (J1.3)* e *sinalização de vias novas (J1.4)*. Nestas ações, é importante ressaltar que as vias definidas para implementação destas ações devem priorizar sempre as vias em que há maior circulação de ciclistas e também na qual circulam as linhas de transporte coletivo de ônibus. Na sequência, devem ser priorizadas vias próximas às centralidades dos bairros, permitindo que haja uma visão conjugada de implantação de melhorias nas vias e calçadas previstas no *Programa A* (localizadas nas proximidades dos equipamentos públicos dos bairros com população mais vulnerável). Destaca-se que há ainda um percentual alto de vias não pavimentadas na área urbana no município e que devem ter previsão de pavimentação no horizonte do Plano, mas ainda assim é necessário avaliar que o aumento de vias pavimentadas pode induzir ao aumento de viagens motorizadas, devendo estas ações ser monitoradas com cautela. Estas viagens, conforme diretrizes do Plano, devem ser gradativamente substituídas por viagens por modos ativos e por viagens em transporte coletivo.

Seguindo com os *subobjetivos* relacionados ao anel viário estes claramente fazem parte da resolução do mesmo problema: o impacto do anel viário existente nos bairros das regiões sul e oeste da cidade de Corumbá, gerando poluição sonora e do ar (material particulado e poeira), bem como trepidações e fluxo de veículos pesados em vias sem capacidade de suporte adequado. Para isso, as ações previstas dividem-se em dois momentos. Em curto prazo *mitigar impactos do anel viário existente (J2)* e em médio e longo prazo *implantar alternativa ao anel viário existente (J3)*.

Se no primeiro momento faz-se necessária a *elaboração de projeto de mitigação de impactos do anel viário existente (J2.1)*, *implementação de medidas de mitigação de impactos do Anel Viário existente (J2.2)* e *iluminação de trecho urbano do anel viário (J2.3)* para uma minimização dos impactos (mitigação) na região, as ações de médio e longo prazo preveem uma solução definitiva para o problema através da *elaboração de Estudos de Viabilidade de Novo Anel Viário (J3.1)*, *elaboração de Projeto de Novo Anel Viário (J3.2)* e *construção de Novo Anel Viário (J3.3)*. Estas últimas 3 ações, no entanto, demandam vultuosos recursos e tempo para sua viabilização, necessitando necessariamente de articulações com o Governo Estadual e Federal, dada a situação de fronteira internacional com a Bolívia e o impacto na circulação de cargas rodoviárias e veículos de passeio entre dois países.



O próximo programa, *de implantação e qualificação da infraestrutura portuária (L)* possui um subobjetivo bastante específico de *qualificar o porto geral (L1)*, uma vez que o porto atual não possui estrutura adequada para abrigar todas as atividades relacionadas ao embarque e desembarque de pequenas cargas (freteiras) e do porto voltado à passageiros (turismo) e particulares (passeio). As ações a seguir fazem-se necessárias para que sejam realizadas intervenções específicas de qualificação ou construção de novas estruturas que contemplem todas as necessidades identificadas ao longo do horizonte do Plano.

Em curto e médio prazo prevê-se ação de *revisão de projeto de implementação do Porto Geral para pequenas cargas (L1.1)* e *revisão de projeto de implementação para embarque e desembarque de passageiros (L1.2)*, bem como *revisão de projeto para urbanização da orla fluvial (L1.3)* e *implementação e adequação da orla para mobilidade e acessibilidade (L1.4)*. A longo prazo prevê-se a possibilidade de *incentivo a construção de porto para grandes cargas, com possibilidade de ser implementado pela iniciativa privada (L1.5)*. Esta última ação precisa ser contextualizada no momento da formulação do arranjo jurídico da sua implementação para que não haja aproveitamento de infraestruturas ou áreas públicas pela iniciativa privada sem o devido pagamento em forma de recursos à implementação de políticas públicas municipais voltadas à mobilidade. É importante ressaltar também a existência de portos de carga no município vizinho de Ladário, estando a viabilidade financeira desta ação diretamente ligada aos tipos de carga e aos volumes previstos de circulação hidroviária, bem como do acesso ao porto por meio rodoviário.



5.7 Programas e ações – Objetivo Estratégico VII

Para atendimento do Objetivo estratégico (VII) **estruturar a gestão pública da mobilidade urbana e rural no município**, estabeleceu-se o seguinte Programa, conforme quadro a seguir:

Quadro 5-7 – Programas, Subobjetivos e Ações para atendimento do Objetivo Estratégico VII

M	Programa de Gestão da Mobilidade Urbana e Rural	M1	Estruturar mecanismos de captação e gestão de recursos	M1.1	Criação de Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano
				M1.2	Monitoramento de convênios para captação de recursos da mobilidade
		M2	Atualizar estudos e planejamento de forma periódica	M2.1	Realização e atualização da Pesquisa de Origem Destino (base domiciliar)
				M2.2	Realização e atualização de Pesquisa de Caracterização Modal sistemática
				M2.3	Realização e atualização de Pesquisa de Contagem Volumétrica de Fluxo
				M2.4	Revisão do PMOB Corumbá
		M3	Gestão participativa e controle social	M3.1	Atribuição de função de monitoramento da implementação do PMOB à Comissão Técnica de Mobilidade Urbana do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá
				M3.2	Criação e instituição do regimento da Comissão Técnica de Mobilidade Urbana do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá
				M3.3	Elaboração e atualização do Sistema de Informações da Mobilidade de Corumbá a ser monitorado pela Comissão de Mobilidade Urbana
				M3.4	Divulgação dos dados consolidados do Sistema de Informações da Mobilidade de Corumbá

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016

Este Programa possui três subobjetivos, cada um voltado a um aspecto relevante da estrutura de gestão da mobilidade municipal.

O primeiro deles é de *estruturar mecanismos de captação e gestão de recursos* (M1), com duas ações essenciais: a *criação de Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano* (M1.1) e o *monitoramento de convênios para captação de recursos da mobilidade* (M1.2). O Fundo, como se detalhará no capítulo de recursos e fontes de financiamento, tem importância vital, tendo em vista o atual quadro de poucos recursos disponibilizados através de convênios com o



governo federal. Este permitirá que sejam destinados e gerenciados recursos provenientes de fontes livres ou de fontes com destinação obrigatória, sendo recomendável que no caso de formalização de convênios estes também deverão ser gerenciados através do Fundo, que deverá ter conselho participativo deliberativo sobre o uso dos recursos e as prioridades de investimento. A atribuição deste conselho fica sugerida como sendo do Comitê Técnico de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá.

O segundo subobjetivo deste Programa é de *atualizar estudos e planejamento de forma periódica (N2)*, sendo essencial para a execução da função de monitoramento do PMOB. As ações previstas são: realização e atualização da Pesquisa de Origem Destino, preferencialmente de base domiciliar (M2.1), realização e atualização de Pesquisa de Caracterização Modal de forma sistemática, incluindo minimamente pedestres, ciclistas e usuários de transporte coletivo de ônibus (M2.2.), realização e atualização de Pesquisa de Contagem Volumétrica de Fluxo (M2.3) e a própria revisão do PMOB Corumbá (M2.4). Sugere-se que estas ações sejam desenvolvidas de acordo com a metodologia utilizada neste PMOB, com exceção da pesquisa origem destino, sendo recomendável que seja realizado estudo específico com amostragem de base domiciliar (ponderação de domicílios por setor censitário do município).

Por fim, o subobjetivo de *gestão participativa e controle social (M3)* visa a definição de ações específicas e fundamentais ao monitoramento da implementação do PMOB Corumbá, incluindo: *a atribuição de função de monitoramento da implementação do PMOB à Comissão Técnica de Mobilidade Urbana do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá (M3.1)*, *a criação e instituição do regimento da Comissão Técnica de Mobilidade Urbana do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá (M3.2)*, *a elaboração e atualização do Sistema de Informações da Mobilidade de Corumbá a ser monitorado pela Comissão de Mobilidade Urbana (M3.3)* e *a divulgação dos dados consolidados do Sistema de Informações da Mobilidade de Corumbá (M3.4)*.

Todos estes Programas, muitos deles com atuação relacionadas e transversais, pretendem ampliar o acesso à cidade para toda a população de Corumbá.



6. INDICADORES

O estabelecimento de indicadores específicos para monitorar a implementação das intervenções propostas no PMOB é de grande importância para avaliar se estas estão produzindo os resultados esperados e assim permitir revisar o planejamento de forma periódica. No entanto, ainda mais importante que acompanhar a implementação destas intervenções, é monitorar em que medida os objetivos estratégicos definidos estão sendo alcançados em função da execução destas intervenções. Para cumprir esta função este capítulo consolida uma visão conceitual da função dos indicadores no monitoramento de políticas públicas de mobilidade urbana, define uma proposta de sistema de monitoramento que contemple aspectos a serem monitorados para cada um dos os objetivos estratégicos e programas.

6.1 O papel de indicadores no monitoramento da implementação do PMOB

Os indicadores são instrumentos capazes de medir o desempenho dos programas e das ações previstas, devendo ser passíveis de aferição e coerentes com os objetivos estabelecidos. Permitirão, conforme o caso, mensurar a **eficácia, eficiência ou efetividade** alcançada com a execução do programa, permitindo ainda determinar a necessidade de revisão das estratégias e das metas estabelecidas no Plano de Ação.

Antes de partir para definição do que deve ser medido e como, é importante ficar claro que **indicadores são parâmetros que devem ser representativos, concisos e fáceis de interpretar com o objetivo de avaliar as principais características de determinado objeto de análise**. A seleção e monitoramento de bons indicadores deve contribuir para gerar informações que **apoiem a tomada de decisão** evitando que estas sejam fundamentadas exclusivamente na intuição ou opiniões pessoais. Além da função de auxiliar na tomada de decisão, eles também podem cumprir as seguintes funções:

- Prover informações sobre a evolução de um aspecto ou problema enfocado;
- Subsidiar o desenvolvimento de políticas públicas e definição de prioridades;
- Contribuir para o acompanhamento de ações; e
- Ser ferramenta de difusão de informação.



Para isso, é preciso considerar que indicadores representam uma simplificação de fenômenos complexos dando um retrato parcial de uma determinada realidade a ser entendida e alterada. Por mais que se pretenda seguir uma abordagem técnica durante o processo de seleção de indicadores, a escolha de um indicador em detrimento de outro sempre contém uma dimensão de subjetividade, uma vez que estão ligadas a compreensão de fenômenos complexos assim como da leitura sobre o diagnóstico da situação atual e da visão (cenário) do que se quer atingir. Deste modo, recomenda-se o desenvolvimento de um leque indicadores complementares considerando informações quantitativas e qualitativas relevantes para representar da forma mais completa possível a realidade que se deseja influenciar.

No caso de indicadores para planos e políticas públicas de mobilidade o foco da medição deve ser de **monitorar o desempenho tendo por principal objetivo de avaliar recursos alocados e os resultados obtidos**. A classificação mais utilizada para este fim inclui aspectos de ***economicidade, eficiência, eficácia e efetividade***:

- A ***economicidade*** refere-se à medição dos custos associados aos insumos necessários (humanos, financeiros, materiais, etc.) para realizar as ações que devem auxiliar a produzir um resultado específico. Neste ponto deve-se buscar *minimizar os custos sem comprometer a qualidade do resultado* que se busca atingir;
- A ***eficiência*** refere-se a uma relação de produtividade sobre quanto se consegue de fato produzir com os recursos empregados. Neste sentido um processo é considerado *mais eficiente a medida que este consiga entregar produtos minimizando a quantidade de insumos e recursos*;
- A ***eficácia*** corresponde ao grau em que um conjunto de ações é bem-sucedido em atingir as metas e resultados planejados;
- A ***efetividade*** aponta em que medida as ações empreendidas resultaram de fato em impactos na realidade que se buscou alterar. Esta dimensão busca identificar se as medidas implementadas geraram de fato alguma mudança socioeconômica, ambiental ou institucional. Neste caso o que importa são os efeitos de transformação social o que vai bem além de um resultado esperado das ações, plano ou projeto empreendido.

Tomando como um exemplo o caso hipotético de implantação de corredores exclusivos de ônibus, pode-se considerar os gastos com aquisição e uso de insumos tais como materiais e mão de obra para a construção de um corredor como indicadores de economicidade, o volume de recursos necessários para a construção de um quilômetro de corredor como um indicador de eficiência, a comparação entre os quilômetros de corredor efetivamente construídos comparados ao que foi previsto como um indicador de eficácia e, por fim, o impacto da construção desses corredores exclusivos no tempo médio de deslocamento ou



ainda o aumento do número de usuários do sistema de ônibus como um indicador de efetividade. Este raciocínio pode ser aplicado também a uma ciclovia ou ciclofaixa por exemplo, podendo a efetividade neste caso ser em função da migração modal e seus efeitos em termos de redução de emissão de poluente ou gases de efeito estufa, redução de acidentes ou da gravidade dos acidentes, ou ainda melhoria na saúde de usuários da ciclovia ou aumento do número de usuários de bicicleta para deslocamentos diários.

É importante que qualquer programa de intervenção seja elaborado com a finalidade de contribuir para o alcance dos objetivos estratégicos definidos pelo PMOB. Deve-se também definir um conjunto robusto de indicadores para avaliar a implementação destes programas. No entanto, considerando uma abordagem mais ampla de avaliação de política pública, este plano se propõe a medir, avaliar e acompanhar o grau de atendimento dos objetivos estratégicos e dos programas, sendo estes respectivamente avaliados através de indicadores de efetividade (impacto) e de eficiência e efetividade (resultado).

6.2 Indicadores de monitoramento dos objetivos estratégicos

A estrutura proposta de monitoramento atribui para cada objetivo estratégico um ou mais indicadores de efetividade (impacto), com metas temporais para avaliação da implementação das demais medidas previstas no PMOB.

Cabe ressaltar que esta proposta de aspectos e conjunto de indicadores é fruto de uma avaliação preliminar dos objetivos estratégicos propostos que se concentrou em definir métricas capazes de mensurar o grau de atendimento destes objetivos ao longo do tempo. Esta proposta inicial deverá ser periodicamente aperfeiçoada e revisada com base nas mudanças que forem se materializando na dinâmica do município. Ressalta-se que mesmo que não estabelecidas inicialmente as métricas de cada indicador ou suas respectivas metas (numéricas e temporais), é recomendável que se siga esta estrutura, aperfeiçoando-a, mas não reduzindo o número de indicadores ou valores das metas pré-estabelecidas.

Recomenda-se que a prefeitura envolva a sociedade na discussão os resultados alcançados, promovendo um contínuo processo de aprimoramento deste sistema de monitoramento e revisão dos indicadores selecionados. Ressalta-se, por fim, que foram estabelecidos indicadores somente para os objetivos estratégicos de I a V, uma vez que o VI e VII não permitem uma métrica de monitoramento equivalente.

Quadro 6-1 - Indicadores dos Objetivos Estratégicos

Objetivos Estratégicos	Indicadores de Efetividade (impacto)	Metas			
		Atual	2020	2024	2031
I - promover os deslocamentos ativos	Porcentagem de deslocamentos a pé	28%	30%	32%	36%
	Porcentagem de deslocamentos realizados por bicicleta	8%	10%	14%	16%
II - tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual	Porcentagem de viagens em transporte coletivo	20%	22%	24%	28%
III - promover a segurança no trânsito e a redução do número de incidentes	Número de mortes em incidentes de trânsito por ano [1]	5	3	0	0
	Número de incidentes de trânsito por ano [1]	770	578	385	175
IV - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental	Emissões de gases de efeito estufa (GEE) [2]	-	-	-	-
	Emissões de material particulado (PM) [2]	-	-	-	-
	Porcentagem da população que vive a menos de 300 m de um ponto de embarque de transporte público [3]	10%	10%	10%	10%
	Razão entre oferta de emprego e população por bairro [4]	-	-	-	-
V - tornar a mobilidade urbana um fator de redução de desigualdades e inclusão social	Porcentagem da população vivendo na proximidade de equipamentos públicos básicos [5]				
	Proporção da tarifa do transporte coletivo urbano em relação à renda mediana familiar per capita [6]	25,26%	20%	15%	10%
	Proporção da tarifa do transporte coletivo rural em relação à renda mediana familiar per capita [7]	20,18%	15%	13%	10%

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Notas:

Pela natureza dos objetivos estratégicos VI e VII não foi possível definir uma métrica de monitoramento com indicadores assim como para os objetivos estratégicos I a V.

[1] Ressalta-se que estas metas foram fixadas a partir dos dados de 2010, seguindo as diretrizes do Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020 (DENATRAN), que estabelece para 2020 a redução em 50% das mortes com vítimas fatais a partir de dados de 2010.

[2] A métrica e as metas destes indicadores deverão ser preenchidos após a realização de inventário de emissão de gases, conforme indicado na Ação G1.1.

[3] Foi adotado inicialmente como indicador a porcentagem das quadras urbanas localizadas a menos de 300 metros de um ponto de embarque de transporte público, conforme apresentou o diagnóstico. Neste caso o município deve somente manter a cobertura atual, atentando para a expansão urbana.

[4] Não foram obtidos dados atualizados sobre emprego espacializados que permitissem a definição destas metas.

[5] Estas metas deverão ser fixadas a partir da elaboração das ações H1.1 e H1.2 (Diagnóstico de bairros desprovidos em relação a presença de equipamentos públicos de uso cotidiano e desenvolvimento de plano de implantação de equipamentos públicos).

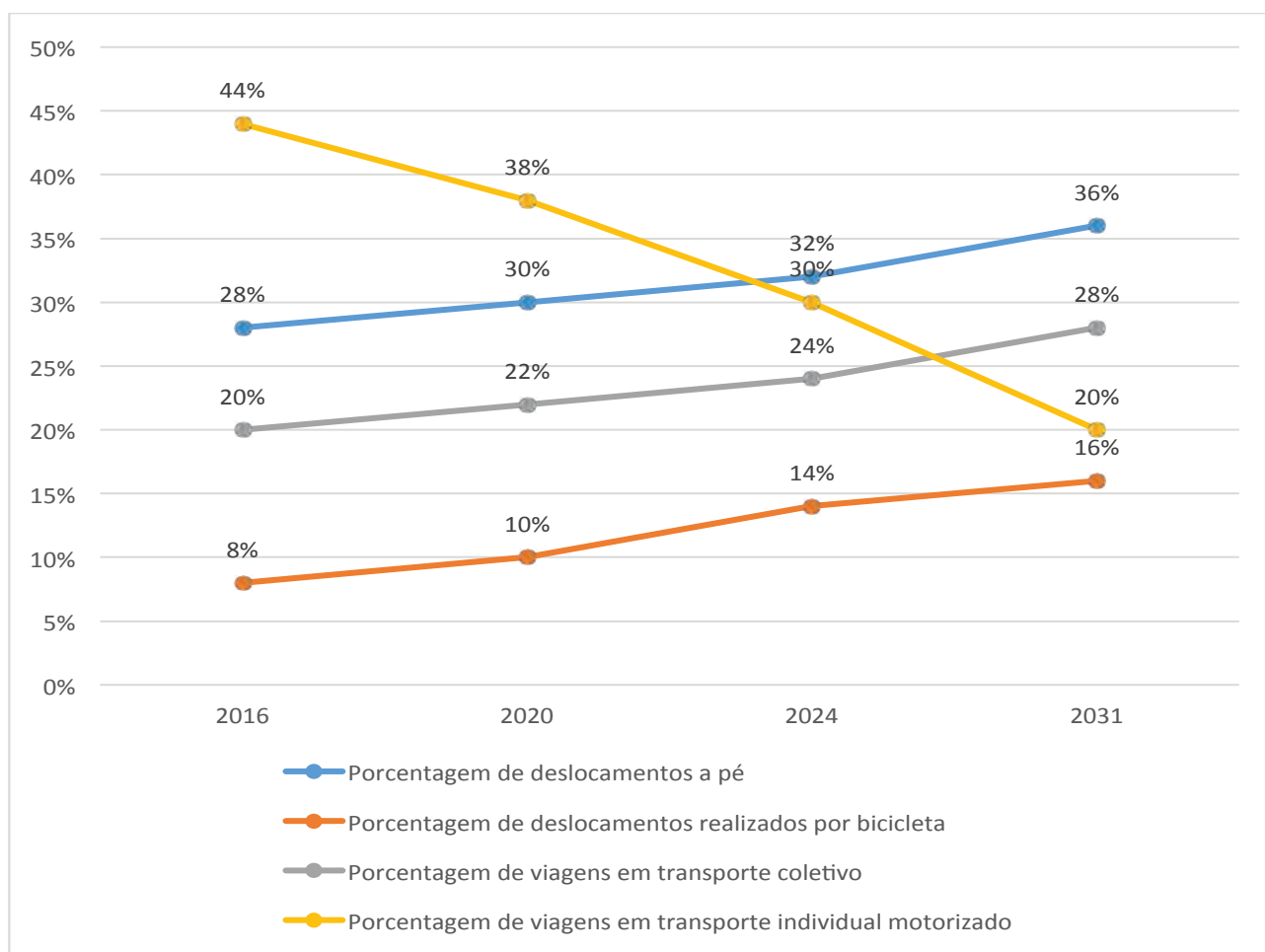
[6] Dados referentes à renda mensal mediana familiar per capita urbana (IBGE 2010) atualizada para 2016, 22 dias de uso do transporte e 2,7 viagens/dia (pesquisa de satisfação realizada pela VCC em 2015) e tarifa de R\$2,80.



[7] Dados referentes à renda mensal mediana familiar per capita rural (IBGE 2010) e 1 viagem na semana na Linha Albuquerque – Corumbá com tarifa a R\$12,75.

Exemplificando as metas estabelecidas para o Objetivo Estratégico I - *promover os deslocamentos ativos* e para o II - *tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual*, os gráficos abaixo resumem a divisão modal atual e a tendência almejada no horizonte do PMOB, com diminuição das viagens em modos individuais motorizados (automóveis e motocicletas) e aumento das viagens em transporte coletivo e em modos ativos.

Gráfico 6-1 – Metas de aumento de viagens em modos ativos e transporte coletivo

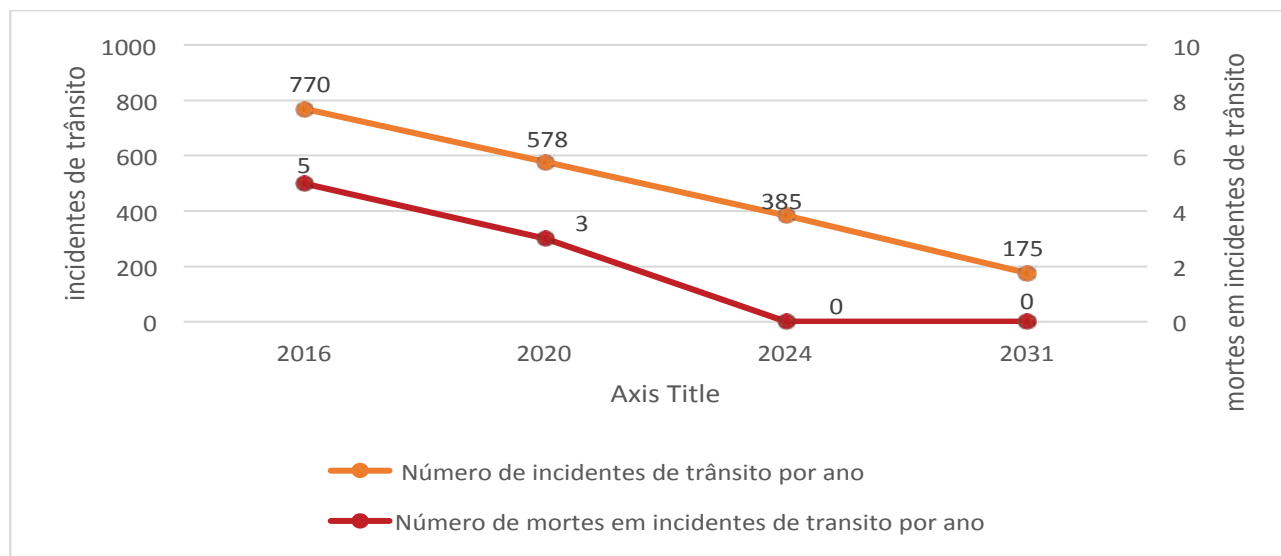


Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Quanto às metas estabelecidas para o Objetivo Estratégico III - *promover a segurança no trânsito e a redução do número de incidentes*, o gráfico a seguir resume a projeção da diminuição de mortes e número de incidentes almejada. Ressalta-se que para o caso de incidentes com mortes a meta é zerar as ocorrências a partir de 2024.



Gráfico 6-2 – Metas de diminuição de mortes em incidentes de trânsito



Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Quanto às metas estabelecidas de *proporção da tarifa do transporte coletivo urbano em relação à renda mediana familiar per capita e proporção da tarifa do transporte coletivo rural em relação à renda mediana familiar per capita*, os valores apresentados são indicadores do comprometimento que a tarifa de ônibus teria na renda per capita no caso do uso do transporte coletivo. O que se pode intuir é que parcela considerável da população de Corumbá possivelmente não utiliza o serviço de transporte coletivo de ônibus devido a uma questão de falta de recursos financeiros.

Estes valores encontrados de 25,26% do rendimento mediano familiar per capita para a população urbana⁹ e 20,18%¹⁰ para a população rural (usuários da linha Albuquerque) são bastante elevados e precisam ter monitoramento constante. As metas estabelecidas indicam uma progressão em que o comprometimento do rendimento com o transporte coletivo atingiria patamares mais razoáveis.

⁹ Este valor tem como referência o rendimento mediano domiciliar per capita de 2010 (atualizados para 2016) para a população urbana sendo de R\$1.051,29, média de 2,7 viagens / dia (conforme pesquisa da VCC), tarifa de R\$2,80 e 22 dias de uso de transporte coletivo por mês.

¹⁰ Para a população rural o rendimento mediano domiciliar per capita de 2010 (atualizados para 2016) é de R\$685,07, com tarifa de 12,75 e 2 viagens por usuário por semana (ida e volta).



6.3 Indicadores de monitoramento dos Programas

A estrutura proposta de monitoramento atribui para cada *programa* um ou mais indicadores de eficiência ou de eficácia (resultado), com metas temporais para avaliação da implementação das demais medidas previstas no PMOB.

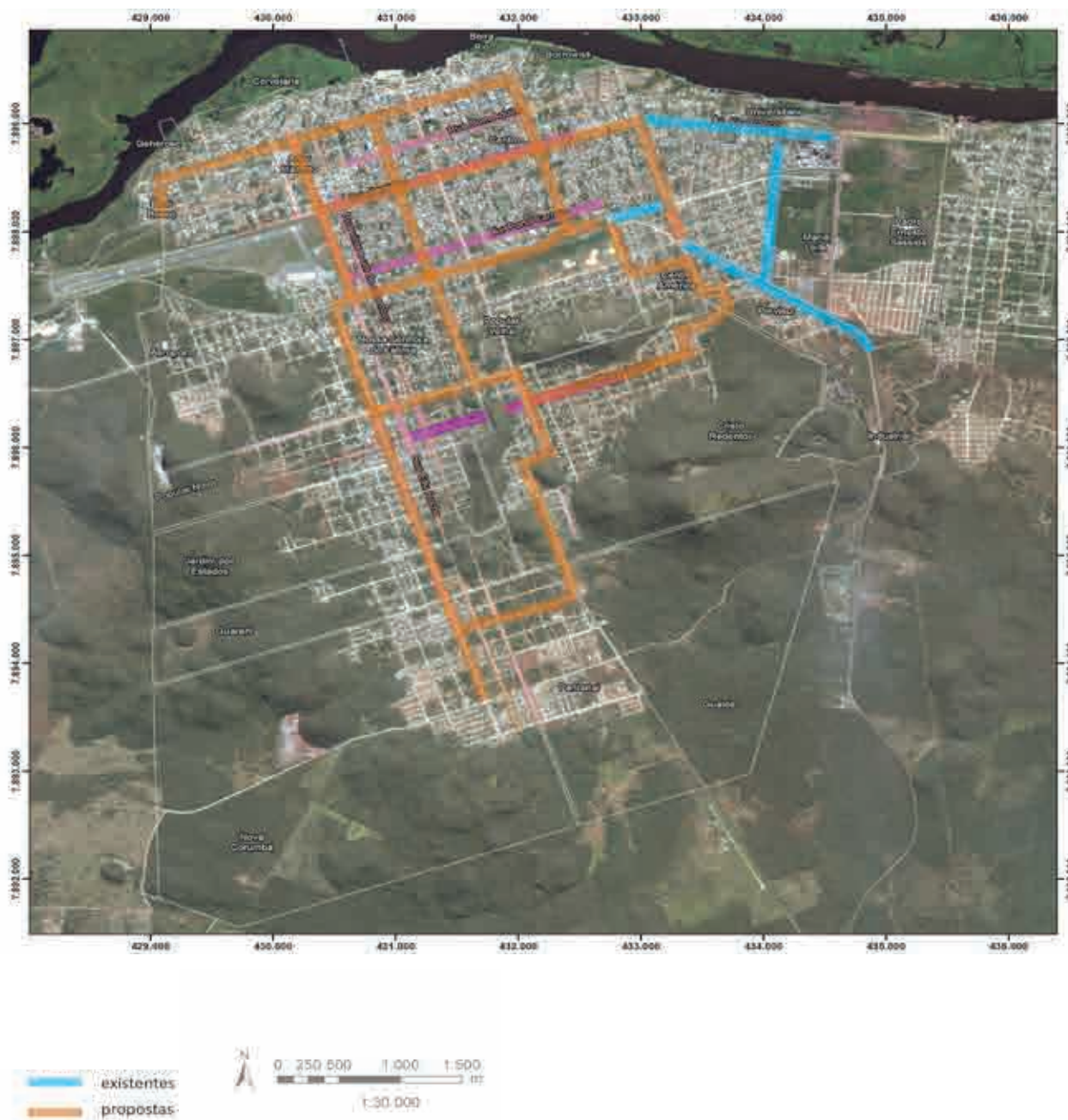
Estabeleceu-se as métricas e, quando possível, valores de referência para as metas dos Programas a seguir. Ressalta-se que em alguns casos não foi possível estabelecer um valor numérico, seja por carência de informações disponíveis, seja pela preocupação de não criar uma estrutura que pudesse engessar a implementação do PMOB. Os valores definitivos das metas deverão ser debatidos e definidos no âmbito da implementação do PMOB através da atuação do Comitê Técnico de Mobilidade de Conselho da Cidade.

Quadro 6-2 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico I

Programas	Indicadores	Metas				Observação	
		2016	2020	2024	2031		
A	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Ativo	Quilômetros de calçadas implantadas	-	82	164	328	Considerou-se os seguintes dados: aproximadamente 400 km de vias (800km de calçadas) e aproximadamente 41% de domicílios sem calçada (IBGE 2010), resultando em 328km de calçadas a construir. Adotou-se como meta uma média de 25% das calçadas qualificadas ou implantadas a cada 4 anos.
		Quilômetros de calçadas requalificadas	-	118	236	236	Considerou-se que 50% das calçadas existentes precisam de qualificação, resultando em um total de . Adotou-se como meta uma média de 25% das calçadas qualificadas ou implantadas a cada 4 anos.
		Quilômetros de rede cicloviária implantada	12 km	80 km	120 km	180 km	Rede cicloviária inclui rotas prioritárias, ciclofaixas e ciclovias de mão dupla.
B	Programa de Estímulo ao Uso do Transporte Ativo	Número de escolas municipais com rota definida	0	50%	100%	100%	A meta se refere ao % total de escolas.
		População atingida nas campanhas de estímulo	-	50%	50%	50%	A meta se refere ao % da população atingida pela campanha anualmente pelo período.
		Vagas de bicicletários / paraciclos públicos	-	700 un.	1400 un.	1400 un.	Mínimo de 10 vagas por equipamento público. Em 2016 são 140 equipamentos públicos existentes.

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Figura 6-1 – Rede Cicloviária Proposta – 2020



Nota: a rede cicloviária proposta inclui 78km de trechos novos de rotas prioritárias, ciclovias e ciclofaixa. No caso, por se tratarem de vias de mão dupla, estão desenhados 36km.

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Na sequência apresentou-se os indicadores e as metas dos programas do Objetivo Estratégico II, que incluem o *Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Coletivo (C)* e os *Programas de Qualificação e Priorização do Transporte Coletivo Urbano e Rural (D e E)*, respectivamente.



Quadro 6-3 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico II

C	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Coletivo	Terminais de ônibus qualificados	50%	100%	100%	100%	Considerando que há 2 terminais (sendo 1 o transbordo do Mercado).
		Terminais de ônibus construídos	-	100%	100%	100%	Caso haja implantação de novo terminal.
		Pontos de ônibus qualificados	-	100%	100%	100%	Em 2016 existem 62 pontos de ônibus na área urbana municipal.
		Pontos de ônibus implantados	-	100%	100%	100%	Em 2016 existem 62 pontos de ônibus na área urbana municipal.
D e E	Programas de Qualificação e Priorização do Transporte Coletivo Urbano e Rural	Pesquisa de percepção sobre a qualidade do transporte coletivo urbano e rural		1	1	1	Realizar pesquisas anuais de satisfação, conforme metodologia da pesquisa realizada pela VCC + pesquisa PMOB Corumbá 2015

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Quadro 6-4 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico III

F	Programa de Segurança Viária e Educação para o Trânsito	Número de intervenções de acalmamento de tráfego realizadas	10	40	80	150	Considerando a média de 10 intervenções por ano conforme as ações realizadas pela AGETRAT em 2015.
		Número de pessoas atingidas nos treinamentos	50%	100%	100%	100%	Formação e treinamento aplicado a motoristas de ônibus, taxistas e mototaxistas.
		Número de pessoas atingidas nas campanhas		50%	50%	50%	A meta se refere ao % de motoristas atingidos pela campanha anualmente pelo período.

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.



Quadro 6-5 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico IV

G	Programa de Mobilidade Sustentável	Matriz energética da frota de transporte coletivo		25%	50%	100%	Considerando a % da frota total de veículos coletivos (ônibus).
		Matriz energética dos táxis		25%	50%	100%	Considerando a % da frota total de táxis.
		Número de novos estabelecimentos de comércio e serviço em bairros desassistidos		5	7	10	Considerando demandas específicas por bairros conforme levantamento de oportunidades de negócios nos bairros - SMIC 2015. A meta prevê a implantação no período de quantidade mínima das principais carências diagnosticadas por bairro.

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Quadro 6-6 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico V

H	Programa de Redução de Desigualdade	Distribuição equânime de equipamentos públicos no município	-	-	-	-	A meta para este indicador depende de ações vinculadas à política territorial do Plano Diretor.
---	-------------------------------------	---	---	---	---	---	---

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Quadro 6-7 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico VI

I	Programa de Reorganização das Vias e de Estacionamentos	Número de vagas de Sistema de Estacionamento Rotativo - SER implantadas	0	845 vagas	1500 vagas	2000 vagas	Considerando em 2020 a implantação do projeto existente e previsão de ampliação futura estimada.
J	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura Rodoviária	Vias requalificadas		5%	5%	5%	Considerando um total de aproximadamente 260km pavimentados. As metas se referem ao percentual de requalificação anual do sistema viário total existente.
		Pavimentação de vias		70 km	70 km		Considerando a extensão total de vias não pavimentadas em 2016 de 140km. A meta se refere a quilometragem a ser pavimentada.
		Medidas de mitigação implementadas	-	100%			Considerando a implantação de medidas de mitigação dos impactos do anel viário: redução de velocidade, sinalização e fiscalização.
		Implantação de novo anel viário		25%	50%	100%	Considerando a execução completa da obra.

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Quadro 6-8 – Indicadores e Metas dos Programas – Objetivo Estratégico VII

M	Programa de Gestão da Mobilidade Urbana e Rural	Criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano	1				Considerando a normatização e implantação do fundo.
		Atualização dos respectivos estudos e planos	-	100%	100%	100%	Atualização quadrienal das pesquisas de contagem volumétrica de fluxo, de origem destino e de caracterização dos modais.
		Revisão do PMOB			1		Revisão do PMOB.
		Criação da Comissão Técnica de Mobilidade Urbana	1				Considera a reorganização da atual comissão técnica de mobilidade urbana do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá através da incorporação de atual representantes do Comitê do PMOB.
		Número de reuniões semestrais da Comitê de Mobilidade	1	1	1	1	Considerando a realização de 1 reunião semestral ao longo de todo o horizonte do PMOB.

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.

Ressalta-se que na escassez de recursos para implementação de todas as ações necessárias deverão ser priorizadas as que dizem respeito ao cumprimento das metas que tenha relação com a promoção dos deslocamentos ativos e voltados a tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, bem como às relacionadas à segurança no trânsito e relacionadas à gestão do PMOB Corumbá.

O cumprimento das metas deste último programa tem papel fundamental no monitoramento geral da implementação do Plano e da Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá.

7. RECURSOS E FONTES DE FINANCIAMENTO

As ações e objetivos perseguidos no Plano de Mobilidade de Corumbá-MS precisam de meios e recursos para serem viabilizados. De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) são parte integrante da política de mobilidade o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação de seus princípios, diretrizes e objetivos. Nesse sentido, a referida Política indica algumas possibilidades de atuação por parte dos entes federativos de maneira a viabilizar o desenvolvimento da mobilidade. Algumas dessas possibilidades serão abordadas nesta seção, como fundos, recursos, linhas de crédito e instrumentos da dinâmica municipal.

7.1 Contexto atual de investimentos em mobilidade no Brasil

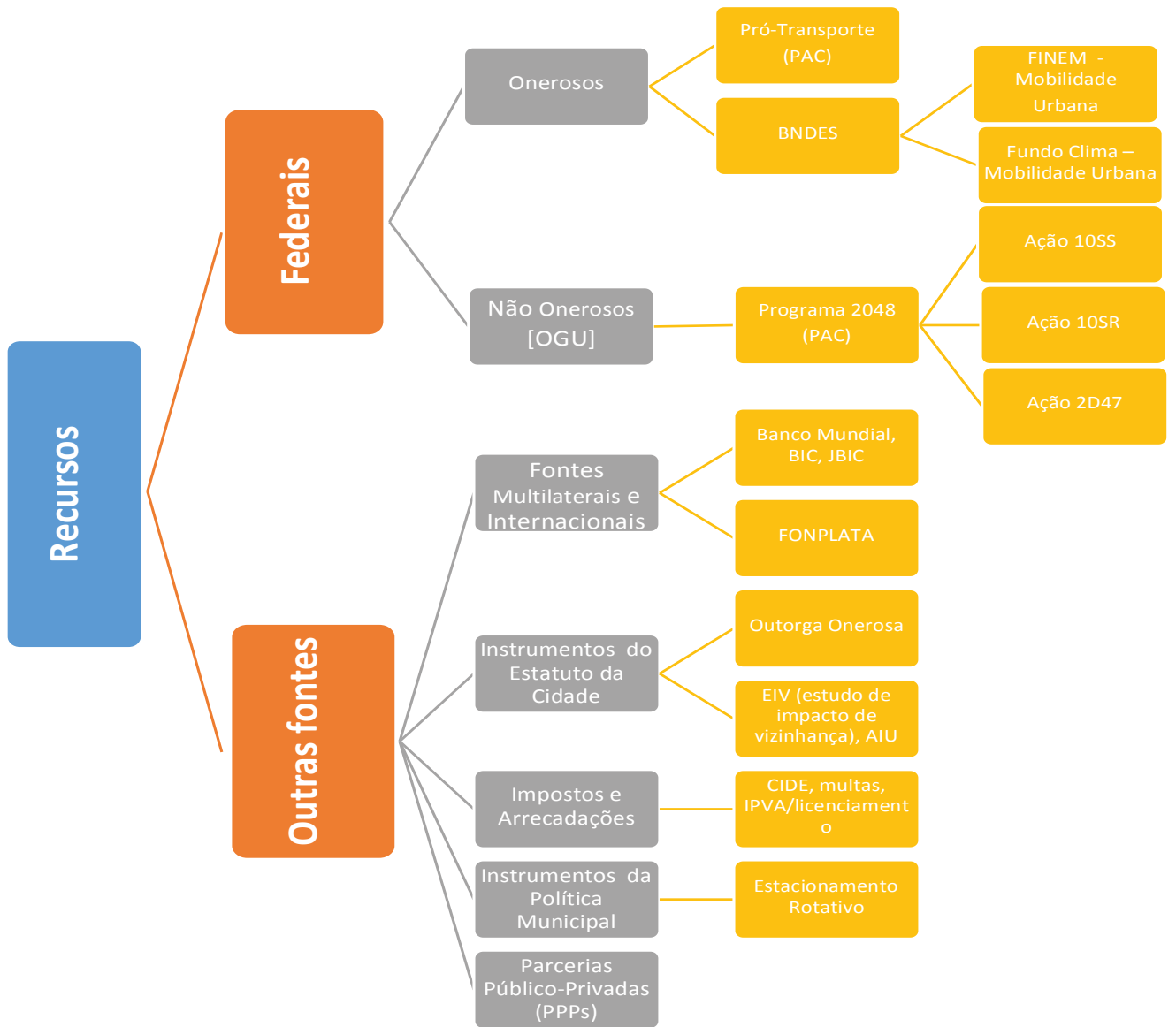
Segundo a Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades¹¹ o financiamento da mobilidade urbana tem como principal fonte de recursos os projetos do **Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)**. As fontes de recursos se dividem em fontes Federais e Outras Fontes. As Federais são compostas por Recursos Onerosos (que exigem contrapartida do município, principalmente operações de financiamento de órgãos públicos, prefeituras ou agentes privados que atuem em serviços públicos) e Recursos Não Onerosos (provenientes do Orçamento Geral da União – OGU).

As Outras Fontes, por sua vez, são compostas por instrumentos da **Política Nacional de Mobilidade Urbana, Instrumentos do Estatuto da Cidade, Parcerias Público-Privadas (PPPs) e Fontes Multilaterais e Internacionais (como o FONPLATA, Banco Mundial, BID, JBIC)**¹². A figura a seguir apresenta o resumo destas fontes disponíveis:

Figura 7-1 – Organograma de Recursos e Fontes de Financiamento da Mobilidade

¹¹ Material do Curso de capacitação para Plano de Mobilidade Urbana, Porta Capacidades.

¹² Notícia de 2014 com algumas cifras dos programas e participação do BID, BM e JBIC: <http://www.antp.org.br/website/noticias/show.asp?npgCode=F31CBB19-2C91-4B2C-9E3E-FFF2B8383005>



Elaboração: Risco arquitetura urbana, 2016.



Embora o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC 1 tenha alocado recursos em projetos de transporte (na sua maioria com preocupação mais voltada à logística de mercadorias), foi com o lançamento do PAC 2 em 2011 que a mobilidade urbana recebeu atenção mais detida, como uma linha própria do programa (PAC Mobilidade Urbana), com projetos voltados para o transporte de passageiros a partir de modais de médio e grande porte, obras de infraestrutura com destaque para metrô, VLT, BRT, ônibus, ciclovias, entre outros.

Atualmente as fontes de recursos federais que possuem maior destaque nessa temática são viabilizadas através do Programa Pró-Transporte¹³ e do Programa 2048¹⁴ – Mobilidade Urbana e Trânsito. O Pró-Transporte é um programa de Recursos Onerosos que se utiliza de recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) através de operação da Caixa Econômica Federal e tendo o Ministério das Cidades como gestor da aplicação. O Programa 2048, diferentemente, movimenta Recursos Não Onerosos do OGU, sendo o Ministério das Cidades também o responsável.

O **Programa Pró-Transporte** possui como critérios de enquadramento:

- Existência de Plano Diretor atualizado ou em fase de atualização/elaboração;
- Existência de Plano de Mobilidade Urbana, quando exigido em lei¹⁵;
- Atendimento aos objetivos do Programa e das ações financiáveis;
- Enquadramento dos equipamentos financiáveis nas normas da ABNT;
- Situação de regularidade do proponente perante o FGTS;
- Contrapartida mínima de 5% do valor do investimento.

As condições específicas podem ser encontradas na instrução normativa referenciada anteriormente. Alternativamente, podem ser consultadas, juntamente com informações do Programa 2048¹⁶,

¹³ A instrução normativa desse programa está em: <http://www.cidades.gov.br/transporte-e-mobilidade/financiamento/140-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/programassemob/2031-protransp>

¹⁴ Manual do Programa 2048 do MCidades:
<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosCidades/ArquivosPDF/manualportaria538-2015.pdf>

¹⁵ Conforme Art. 24 do PNMU (Lei 12.587/2012) é obrigatória a elaboração de Planos Municipais de Mobilidade para todos os municípios acima de 20 mil habitantes e demais obrigados à elaboração do plano diretor (como por exemplo os integrantes de regiões metropolitanas).



Em adição às fontes ligadas ao PAC, há ainda possibilidade de obtenção de **Recursos Onerosos através do BNDES – Financiamento a Empreendimentos (FINEM) – Mobilidade Urbana**¹⁷. São disponibilizados recursos a partir de R\$ 20 milhões que visem a:

- Racionalização econômica, com redução dos custos totais do sistema;
- Priorização das modalidades de maior capacidade e menor custo operacional;
- Privilégio do transporte coletivo sobre o individual;
- Integração tarifária e física, com redução do ônus e do tempo de deslocamento para o usuário;
- Acessibilidade universal, inclusive para pessoas com mobilidade reduzida, pedestres e ciclistas;
- Utilização de tecnologias mais adequadas, buscando melhores condições de conforto e segurança;
- Aprimoramento da gestão e da fiscalização do sistema, de forma a fortalecer a regulamentação e reduzindo a informalidade;
- Redução dos níveis de poluição sonora e do ar, do consumo energético e dos congestionamentos;
- Requalificação urbana das áreas do entorno dos projetos.

O BNDES conta ainda com programa do **Fundo Clima – Subprograma de Mobilidade Urbana**¹⁸. Embora esteja interrompido atualmente, este poderá ser resgatado em breve e direcionar recursos para alternativas menos poluentes e mais eficientes em termos energéticos. Enquadram-se nessa linha principalmente o apoio a construção de ciclovias e ciclofaixas, além de sistemas de compartilhamento de bicicletas.

¹⁶ Material da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana disponível em www.capacidades.gov.br/download/MTA0NTU=.

¹⁷ http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Apoio_Financeiro/Produtos/FINEM/mobilidade_urbana.html

¹⁸ http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Apoio_Financeiro/Programas_e_Fundos/Fundo_Clima/mobilidade_urbana/



Por fim, existe um programa do Ministério das Cidades chamado Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil¹⁹. Este programa indica objetivos, ações e instrumentos de implementação, mas não consta, nesse momento, lei ou portaria indicada. Não obstante, pode figurar no futuro próximo como possibilidade concreta de viabilizar projetos voltados para esse modal.

Tendo em vista a atual situação orçamentária do governo federal é de se esperar uma maior dificuldade para o pleito de recursos não onerosos do OGU. O ajuste fiscal e momento recessivo caracterizam período de fundos e recursos mais escassos, tendo os gastos diretos do Governo Federal a outros entes federativos passado por leve retração em termos reais de 2014 para 2015.

Este contexto poderá servir de estímulo para uma mudança de estratégia por parte dos municípios, com a busca de recursos onerosos, sejam eles provenientes do próprio Governo Federal ou de instituições, bancos e agências de fomento, como algumas das fontes já listadas anteriormente. Há, no entanto, um forte fator limitante para ampliação dos investimentos em mobilidade através desse tipo de operação colocado pela Lei de Responsabilidade Fiscal, que limita o endividamento dos Municípios (as Dívidas Consolidadas Líquidas não podem superar em mais que 20% as Receitas Correntes Líquidas)²⁰. Ademais, embora tenha atingido municípios de maneira bastante heterogênea, o momento recessivo faz-se sentir nos municípios com redução da arrecadação de principais tributos.

Com isso em vista serão apresentadas na sequência as fontes de recursos já existentes no município e em seguida as alternativas e possibilidades de viabilizar novas fontes de recursos para concretização das ações previstas no Plano de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá, bem como as suas possíveis formas de gestão.

¹⁹ <http://www.cidades.gov.br/transporte-e-mobilidade/progrmas-e-aco-es-semob/140-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/programassemob/2026-apresentacaobicbrasil>

²⁰ http://www.tesouro.fazenda.gov.br/pt_PT/indicadores-fiscais-e-de-endividamento



7.2 Recursos de multas

O recurso de multas é comumente subutilizado no que diz respeito à sua aplicação nos sistemas de mobilidade. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997), no seu artigo 320, “A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito”.

A correta utilização desses recursos contemplaria a possibilidade de emprego em sinalização vertical e horizontal, além dos dispositivos e sinalizações auxiliares. Itens como sinalização de ciclofaixas, nesse sentido, poderiam ser ao menos parcialmente financiados por recursos dessa natureza.

O controle dos dados e informações sobre a arrecadação e emprego da receita advinda de multas é essencial para poder ampliar o horizonte de intervenção do governo municipal sobre a realidade urbana de Corumbá-MS. Em São Paulo, por exemplo, criou-se um Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito para onde se destinam as cifras relativas a multas. A gestão de um fundo permite organizar os gastos e metas de atuação.

De acordo com os dados disponibilizados pela AGETRAT para Corumbá-MS em 2014 o total arrecadado por multas foi de R\$420.902,92²⁴, com uma média mensal de R\$35.075,24. Isso equivale a 0,74% das receitas tributárias desse mesmo ano, que foi de 57.183.743,03 de acordo com dados do Portal da Transparência de Corumbá-MS. A distribuição ao longo do ano foi relativamente irregular, com os meses de maio a outubro sendo responsáveis por arrecadação superior à média, ao passo que os demais meses apresentaram cifras menores.

Um sistema bem desenhado e operado de fiscalização e controle de infrações, aliado à possibilidade de novos enquadramentos advindos da implantação de faixas de circulação de ônibus, ciclofaixas e sistema de estacionamento rotativo pode ter impacto nesse montante, com multas a partir de R\$127 de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro.

²⁴ Um valor de cerca de R\$505.048,44 e média mensal de R\$42.087,37 em Reais de 2016.



7.3 Taxas licenciamento/IPVA

O artigo 158 da Constituição Federal indica que 50% da receita do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA deve ser repassada aos municípios. Isso significa que do total de IPVA arrecadado por veículos de Corumbá-MS, metade fica na própria cidade e metade fica com o Estado do Mato Grosso do Sul. Em 2015 essa quantia, segundo dados do portal da transparência de Corumbá-MS, foi de R\$ R\$3.406.266. Isso equivale a 6% da receita tributária do Município no mesmo ano de 2015, que foi de 55.940.327,98 de acordo com a mesma fonte.

Por se tratar de um imposto esse recurso não pode ter destinação vinculada, não podendo, por exemplo, ser alocado diretamente para um fundo de desenvolvimento urbano ou de mobilidade.

Apesar de ter vinculação inviabilizada nada impediria o município, em princípio, de se comprometer a gastar o equivalente percentual (como os 6% atuais, por exemplo) da arrecadação tributária do município com desenvolvimento urbano ou mobilidade. O princípio básico seria o de averiguar a proporção desse recurso dentro do orçamento do município e orientar um gasto que se aproxime dessa razão. Na prática não vincula recurso de imposto, apenas estabelece parâmetros para orientar parcela da arrecadação. Esta lógica proposta poderia ser parte de um pacto ou algo que passe pelo trâmite legal municipal do ciclo orçamentário.

7.4 Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) e possibilidade de sua municipalização

Diferentemente de um imposto, tratado no caso anterior, toda a contribuição pressupõe um fim específico vinculado para aplicação dos recursos. No caso da CIDE, de acordo com a Lei 10.336/2001, a aplicação dos recursos provenientes desta contribuição deve se dar obrigatoriamente em:

- 1) pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;
- 2) financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; e
- 3) financiamento de programas de infraestrutura de transportes.



O repasse federal da CIDE para o município é de até 7,25% (25% dos 29% que é repassado aos estados). Em Corumbá-MS, o repasse da CIDE em 2015 foi de R\$104.766,22, segundo portal de transparência do município, cerca de 0,19% da receita tributária do município no mesmo ano.

Recentemente, com a maior visibilidade das questões ligadas ao transporte e mobilidade desde 2013, algumas iniciativas e alternativas vem sendo pensadas de forma a dar condições dos governos municipais proverem um serviço de transporte público de qualidade e mais barato. Uma que vale menção é a proposta de municipalização da CIDE, sugerida em São Paulo por movimentos ligados à temática da mobilidade e desigualdade²⁶. Esse tema é concernente ao conjunto dos municípios brasileiros e vê a oportunidade com esses recursos do provimento a custos mais baixos de transporte público e alternativas ao uso do automóvel individual, ampliando os recursos das prefeituras para tanto.

Independentemente da municipalização da CIDE é preciso atentar que no contexto da implementação do PMOB, esses recursos somente deveriam ser utilizados prioritariamente na infraestrutura de transportes, como por exemplo a promoção da acessibilidade de pontos de ônibus e melhorias em pontos de ônibus, implantação de calçadas e infraestrutura cicloviária, entre outros.

7.5 Concessão dos serviços de transporte coletivo de ônibus

A prestação dos serviços de transporte coletivo de ônibus urbanos e rurais em Corumbá se dá através de uma outorga de concessão da Prefeitura de Corumbá com a Viação Cidade Corumbá, com previsão de 20 anos de concessão a partir de agosto de 2014. A estrutura tarifária proposta se dá a partir do índice de passageiros por quilômetro (IPK)²⁷ e do custo médio por quilômetro rodado (a partir do valor médio mensal e dos quilômetros rodados).

Para 2015, o custo médio mensal de operação do sistema em 2015 (a partir de dados dos balancetes) foi de R\$508.211,95, com média de 235.464 passageiros e 130.803,13 quilômetros rodados. Estes custos foram cobertos através da remuneração pela cobrança de tarifa pela

²⁶ Site da Nossa São Paulo acessado em março/2016:

<http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/Manifesto-por-um-transporte-publico-mais-barato.pdf>

²⁷ O Índice de Passageiros por Quilômetro - IPK é composto a partir do cálculo de insumos do setor, variação inflacionária, quantidade de passageiros transportados e quilometragem rodada.



Viação Cidade de Corumbá. Já para as linhas rurais, os subsídios anuais²⁸ da Prefeitura de Corumbá para operação do sistema chegaram a R\$107.449,12. Além disso, desde março de 2015 existe renúncia por parte da prefeitura de ISSQN (imposto sobre serviços de qualquer natureza) que à época atingia em média R\$31.080 mensais. Este valor se extrapolado para todo o ano de 2015 seria, portanto, de R\$372.961,80 anuais.

Faz-se uma recomendação neste sentido para se eliminar as renúncias fiscais e substituí-las por políticas ativas que possam ser controladas e direcionadas pelo governo municipal, como por exemplo subsídios. Deste modo, potencializa-se as políticas de mobilidade por parte da Prefeitura de Corumbá, que terá maior controle sobre a arrecadação e destino de verbas para investimentos, ou seja, poderá controlar e conduzir políticas e orientar os próprios rumos do município.

Somente para estimativa da grandeza de valores desta somatória total de subsídios das linhas rurais acrescidos da renúncia fiscal no ano²⁹, atualmente se investe o equivalente a R\$480 mil anuais nos serviços de transporte coletivo de ônibus.

Tendo em vista o estabelecido nos artigos 9 e 10 da PNMU³⁰, recomenda-se que o contrato de concessão estabeleça de comum acordo indicadores para monitoramento do balanço das receitas e despesas mensais, bem como um sistema de controle de dados operacionais, para auxílio na tomada de decisão.

Não havendo esta previsão detalhada no contrato vigente, recomenda-se acordar juntamente com a concessionária do transporte coletivo estes indicadores e procedimentos, sugerindo por exemplo que lucro que ultrapasse 15% no mês seja contribuído a um fundo de recursos específicos ou que seja diretamente reinvestido pela empresa em melhorias no sistema. É importante, no entanto, que se quantifique os valores destes investimentos (construção de pontos de ônibus, sinalização, etc), para que estes sejam monitorados e controlados pela Prefeitura.

²⁸ Conforme previsto no contrato, as linhas rurais receberão subsídio da Prefeitura de Corumbá na razão em que as receitas arrecadas forem deficitárias em relação às despesas operacionais. Estas despesas são calculadas a partir do custo de operação das linhas rurais e são da ordem de R\$3,63 por quilômetro

²⁹ A especulação sobre a renúncia média de ISSQN ao mês não pode ser dita como verdade pois foi calculada a partir dos valores mensais de 3 meses e extrapolada para os demais 9 meses do ano.

³⁰ Os artigos 9 e 10 da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU carregam preocupações relevantes acerca de parâmetros de investimento no sistema por parte do concessionário e pela busca por maior modicidade de tarifas, bem como para opções de melhoria do serviço e parâmetros de acompanhamento e controle por parte do poder concedente.



7.6 Regulamentação de legislação urbanística

Além das formas citadas para arrecadação de recursos para aplicação em ações direcionadas à mobilidade urbana, há outras formas, provenientes da legislação urbanística definida pelo Estatuto das Cidades³¹ que, uma vez regulamentadas no município, permitiriam direcionar investimentos em áreas menos dotadas de serviços e infraestruturas a partir de medidas de captação de mais valia urbana ou mitigação de impactos em outras áreas melhor atendidas da cidade.

A principal medida sugerida seria da regulamentação da **outorga onerosa do direito de construir**³², devendo ser debatida e regulamentada em novo Plano Diretor Municipal³³. Previsto no Estatuto das Cidades, este instrumento permite a captação da mais valia urbana através da contrapartida do beneficiário para a edificação a ser construída acima do coeficiente de aproveitamento básico (definido a partir da taxa de ocupação e coeficiente de construção). Esta contrapartida geralmente é estabelecida em forma de recursos específicos para aplicação em benfeitorias relacionadas ao desenvolvimento urbano, como obras e projetos. Como exemplo, poderia ser cobrada a construção de um andar adicional em um terreno do centro da cidade e este valor arrecadado ser investido na melhoria de calçadas e acessibilidade no entorno de equipamentos públicos de bairros mais periféricos.

Ressalta-se que o artigo 26 do Estatuto da Cidade estabelece que os recursos provenientes da Outorga Onerosa do Direito de Construir podem ser somente utilizados para: (i) regularização fundiária; (ii) execução de programas e projetos habitacionais de interesse social; constituição de reserva fundiária; (iv) ordenamento e direcionamento da expansão urbana; (v) implementação de equipamentos urbanos e comunitários; (vi) criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes; (vii) criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas verdes; (viii) criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental; e, (viii) proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

Outra forma de regulamentação para investimentos e ações diretas de melhorias como forma de mitigação e compensação de impactos da construção é prevista na possível

³¹ Lei 10.257/2001.

³² Conforme definição do Art. 28 do Estatuto das Cidades.

³³ Há previsão de início do processo de revisão do Plano Diretor Municipal de Corumbá em 2016, uma vez que a versão vigente é de 2006 e sua validade é de dez anos.



regulamentação do **Estudo de Impacto de Vizinhança**³⁴. Esta regulamentação é de responsabilidade do Município, podendo ser exigida e fiscalizada durante os requerimentos de obtenção de Alvará de Construção, Ampliação ou Funcionamento, seja para empreendimentos privados ou públicos.

Sugere-se que o foco principal seja a exigência do EIV para empreendimentos de médio e grande porte, como por exemplo empresas de logística e carga, que alteram significativamente a dinâmica da região na qual se instalam. Uma legislação mais avançada poderia considerar ainda que todos os polos geradores de viagens (de pessoas também, e não somente de tráfego de veículos) deveria apresentar um EIV, ainda que suas ações de mitigação e compensação de impacto, bem como pagamento de recursos para destinação específica a ações de desenvolvimento urbano e mobilidade sejam de menor vulto que o de grandes empreendimentos.

Conforme Art. 37 do Estatuto das Cidades, o EIV deverá avaliar e contemplar, minimamente, os seguintes aspectos:

- I – adensamento populacional;*
- II – equipamentos urbanos e comunitários;*
- III – uso e ocupação do solo;*
- IV – valorização imobiliária;*
- V – geração de tráfego e demanda por transporte público;*
- VI – ventilação e iluminação;*
- VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.*

7.7 Sistema de Estacionamento Rotativo – SER

A implantação do Sistema de Estacionamento Rotativo – SER (também chamado de área azul) na região central de Corumbá-MS, de acordo com a própria Prefeitura do Município tem como principal objetivo o aumento da rotatividade do estacionamento dinamizando o funcionamento do mercado central. Adicionalmente, sua implantação pode lograr cumprir um

³⁴ O Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV está previsto na Constituição Federal (Art.182 que trata da Política Urbana) e no Estatuto das Cidades (Art. 37, VI da Lei 10.257/2001).



desestímulo ao uso do automóvel individual para viagens curtas ou desnecessárias, além de configurar-se em algum potencial de arrecadação de fundos para os cofres municipais. Por cumprir simultaneamente essas três funções os recursos provenientes da operação do SER poderiam potencialmente ser direcionados ao Fundo de Desenvolvimento Urbano municipal.

É contundente o estudo do ITDP México³⁵ quanto à necessidade de se orientar e limitar o número de vagas de automóvel como parte integrante de uma Política de Mobilidade Urbana progressista e engajada com a qualidade de vida dos munícipes. Além disso, ressalta-se a necessidade de se organizar a política de estacionamento rotativo da cidade, bem como o levantamento e uso de estatísticas ligadas ao SER para maior controle sobre políticas públicas nessa temática.

Desde 2009 a Prefeitura de Corumbá vem realizando estudos sobre a implantação do SER, indicando ainda outras vantagens para implantação do sistema, tais quais: aumento da oferta dinâmica das vagas, aumento da acessibilidade da área, incentivo às atividades comerciais, restrição ao uso do automóvel, maior facilidade de fiscalização, reserva de vagas especiais e melhoria da disciplina dos estacionamentos. São duas as opções de abrangência estudadas.

Quadro 7-1 – Sistema de Estacionamento Rotativo de Corumbá – opções 01 e 02

Tipo de Vaga / Ponto	Opção 01	Opção 02
Veículos	513	845
Pontos de Moto Táxi	6	12
Pontos de Táxi	4	6
Pontos de Farmácia	5	7
Pontos de Moto	6	20
Vagas de Idosos	20	30
Vagas de Deficiente	2	12

Fonte: PMC 2015

Em 2013 foi também aprovada a Lei Municipal 2.346/2013 que estabelece o estacionamento regulamentado em vias públicas, denominado estacionamento rotativo, em áreas previamente determinadas. O valor estabelecido máximo é de R\$3,00 (três reais) por hora, reajustado a cada dois anos segundo a variação acumulada do INPC/IBGE.

Destaca-se a informação do Artigo 14 que estabelece as formas de uso da receita auferida com o estacionamento rotativo depois de deduzidos os custos operacionais e administrativos,

³⁵ Menos cajones, más ciudad – en la Ciudad de México. Estudo do Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP, sigla proveniente do nome da instituição em inglês) na Cidade do México.



devendo ser aplicados em: melhoria das áreas de estacionamentos e projetos de melhoria do sistema viário, na manutenção de projetos de natureza social e na fiscalização de trânsito e estacionamento. Entende-se que uma forma mais adequada deste artigo incluísse a possibilidade de investimentos em mobilidade e desenvolvimento urbano de maneira mais ampla, considerando que o ônus do uso do espaço viário (público) por usuários de automóveis (privado) precisa ser equalizado, sendo recomendadas iniciativas que gerem uso custo adicional para este modal, revertendo os recursos arrecadados prioritariamente em melhorias para os modos ativos e para o transporte público, como por exemplo a qualificação de calçadas, a implantação de infraestrutura cicloviária e a qualificação de pontos de ônibus.

Além disso, foi realizada pesquisa de campo para entender a opinião da população sobre o assunto³⁶. O resultado apontou como favoráveis à implantação do SER 79% dos entrevistados, ao passo que apenas 21% posicionaram-se contrariamente. Os entrevistados do gênero masculino tiveram respostas um pouco mais favoráveis (80%) e as respostas do gênero feminino um pouco menos favoráveis (77%). Em termos de idade, a faixa etária com maior aceitação foi entre os 26 e 37 anos, com respostas favoráveis acima de 81%. Ainda assim, a menor adesão, identificada na faixa dos entrevistados com menos de 25 anos foi de 72%. Os entrevistados acima de 38 anos foram 75% favoráveis e somente 25% contra a implantação do SER. Quanto ao valor da hora, 77% das respostas dos entrevistados favoráveis à implantação do SER estão dispostos a pagar até R\$2,00. As demais faixas são pouco expressivas.

No tocante à motivação dos entrevistados contrários à medida, 44% não queriam pagar, 29% a consideraram ineficaz à cidade e 4% disseram que permaneceriam muito tempo no centro comercial da cidade e seriam muito impactados pela medida. Outros 22% apresentaram respostas específicas, como, por exemplo a liberdade de estacionamento ou a falta de lugar para estacionar. De modo geral, pode-se considerar que o SER proposto teria boa aceitação pela população, desde que não tenha valor superior a R\$2,00 / hora.

³⁶ A pesquisa foi realizada pela Secretaria de Industria e Comercio da Prefeitura Municipal de Corumbá nos dias 18, 19, 26 e 27 de setembro, e 2 de outubro do ano de 2013, quando foram entrevistadas 232 pessoas nos seguintes pontos: Rua Frei Mariano, entre as ruas Treze de junho e Avenida General Rondon; Rua Treze de junho, entre as ruas 15 de novembro e Antônio Maria; Rua Delamare, entre as ruas Antônio Maria e 15 de novembro; Rua 15 de novembro entre as ruas Delamare e 13 de junho; e Rua Antônio Maria entre as ruas Delamare e Dom Aquino. A metodologia utilizada apontou para uma margem de erro de 6% e o intervalo de confiança de 95%.



Soma-se a isso experiências positivas como a de Votuporanga/SP, onde a arrecadação anual desse tipo de sistema é em torno de R\$1.584.000,00. Nesse município integram o sistema 850 vagas, sendo 2,5% reservadas para pessoas portadoras de deficiências e 3,5% para cidadãos idosos. O que exalta ainda mais o caso de Votuporanga é a comparação da arrecadação do seu SER frente à receita tarifária anual do transporte público, da ordem de R\$1.495.989,00. Ou seja, ali a arrecadação do SER supera a receita tarifária do transporte coletivo anualmente.

Um fator essencial para se levar em consideração na implantação do SER é que há diferentes formas de viabilizá-lo, cada qual com seus pontos positivos e negativos. O sistema é viável a partir, por exemplo, de venda de tickets de papel ou boletos. Dessa maneira é possível gerar empregos na operação do sistema, mas por outro lado há custos de impressão inerentes à operação e o controle sobre o sistema são menos precisos e mais sujeitos a erros, omissões e fraudes. O uso de parquímetros (sejam de moedas ou cartão) é outra possibilidade. Nesse sistema há maior controle na operação e possibilidade de tempos fracionados, além de possibilitar diferentes modos de operação (com parcerias, por exemplo). Por outro lado, exige um investimento prévio, além de custo de pessoal similar ao papel. Outra forma de operar é através de cartões/ bottoms (em estacionamentos multivagas) que dão acesso e geram uma cobrança de acordo com os minutos/horas utilizados. São necessários postos de venda e pessoal de apoio, mas há bom controle financeiro da operação. Por fim há possibilidade de venda de e-tickets via celular/internet em que se compra créditos através de um sistema online inteiramente informatizado.

A escolha da forma de operacionalização pode ainda ser combinada, dando mais de uma opção aos usuários, ou ainda pode ser feita em fases, passando ao longo do tempo por nova forma de comercialização. Os custos são diretamente dependentes do(s) modelo(s) escolhido(s). No caso de bilhetagem em papel, há o custo de impressão; em caso de parquímetros há necessidade de compra e instalação da aparelhagem necessária; de maneira análoga a opção por cartões/bottoms exige a compra desses materiais, além de implantação de um sistema que coordena a operação; e o modelo por compra de e-tickets exige a compra e operacionalização do sistema online. Para além desses custos há aqueles que podem ser de escopo comum, como os gastos de pessoal para venda e fiscalização da operação do SER, computadores e impressoras para pontos de venda fixo e para registro de estatísticas e dados do sistema, instalação de possíveis pontos fixos de venda (o que poderia envolver aluguel), aparelhamento e treinamento de pessoas que ocupariam pontos móveis, campanhas de conscientização, sinalização vertical e horizontal, pessoal e aparato de fiscalização,

separadores e contadores de moedas (para o caso do parquímetro especificamente), entre outros de menor expressão.

Independentemente da maneira a ser implantado, o SER possibilita atuação sobre a apropriação do espaço urbano bem como gera dados importantes para estudo e atuação do governo municipal para compreensão e elaboração de políticas.

7.8 Recursos Existentes e Novas Fontes de Financiamento Propostas

Apresentou-se as fontes de recursos existentes para implementação da política de mobilidade são provenientes de diversas fontes, alguns com destinação livre e outros com destinação controlada, conforme resumo no quadro a seguir.

Quadro 7-2 - Fundo de Desenvolvimento Urbano – Fontes de Recurso e Destinações Existentes

Origem de Recursos	Tipo	Destinação Possível	Valores em 2015	Exemplo
Recursos de Multas	Arrecadação por multa	Sinalização, Educação de Trânsito, Fiscalização	Segundo Portal da Transparência de Corumbá-MS as multas previstas na legislação de trânsito somaram em 2015 receita de R\$97.155,00, o equivalente a 0,17% das receitas tributárias naquele ano.	Possibilidade de uso em sinalização vertical ou horizontal, como pintar ciclofaixas, força-tarefa para fiscalização e aplicação da legislação vigente.
IPVA	Imposto	Livre	O repasse de IPVA indicado no Portal da Transparência do município atingiu R\$2.554.842,64, o que representou 4,57% da Receita Tributária municipal em 2015.	Não se pode vincular os impostos diretamente mas pode-se firmar compromisso de investimento em proporções equivalentes à arrecadação do tributo (6% da arrecadação tributária em 2015).
CIDE	Contribuição	Infraestrutura de Transportes	Em 2015 arrecadou-se R\$104.766,22 com a CIDE no município. Esse valor equivale a 0,19% da Receita Tributária de Corumbá-MS no mesmo ano.	Acessibilidade de pontos de ônibus, melhorias em pontos de ônibus, calçadas, ciclofaixas.
Concessionária de Ônibus	Acordo	Livre	1. Custo médio mensal do sistema 2015 (balancetes) R\$508.211,95; 2. Subsídios com as linhas rurais R\$107.449,12; 3. Isenção de ISS média de R\$31.080,15/mês ou o equivalente a R\$372.961,80 anuais.	Pode-se acordar juntamente com a concessionária do transporte coletivo que lucro que ultrapasse, por exemplo, 15% no mês seja contribuído a um fundo ou que seja diretamente reinvestido pela empresa em benfeitorias no sistema.

Nota: Os recursos considerados de destinação livre podem se somar às destinações obrigatórias ou compor ações adicionais complementares, aproveitando-se de que seu empenho não é vinculado.

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016.



Ainda, descreveu-se fontes de recursos que poderiam ser regulamentadas e implementadas como forma adicional de captação de recursos para investimentos em desenvolvimento urbano e mobilidade. O quadro a seguir resume os tipos, as destinações possíveis e exemplos de investimentos que poderiam ser realizados.

Quadro 7-3 - Fundo de Desenvolvimento Urbano – Fontes de Recurso e Destinações Propostas

Origem de Recursos	Tipo	Destinação Possível	Exemplo
Outorga Onerosa do Direito de Construir	Legislação Urbanística	Conforme Art. 26 do Estatuto da Cidade [1]	Desde investimentos diretos em mobilidade, com prioridade para mobilidade ativa (não motorizados) até políticas de descentralização de atividades e serviços, diminuindo pressão sobre o sistema de transporte.
Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV	Legislação Urbanística	Livre	Compensações e investimentos no entorno ou a serem aplicados em áreas de maior necessidade por critério social e abrangência.
Sistema de Estacionamento Rotativo - SER	Legislação prevista no Código de Trânsito Brasileiro	Livre	Os recursos excedentes provenientes da operação superavitária deste serviço deveria ser utilizada nos demais modos de transporte, com destaque para os modos ativos e o serviço de transporte público.

Nota: [1] O Art. 26 do Estatuto da Cidade estabelece que os recursos provenientes da Outorga Onerosa do Direito de Construir podem ser utilizados para: (i) regularização fundiária; (ii) execução de programas e projetos habitacionais de interesse social; constituição de reserva fundiária; (iv) ordenamento e direcionamento da expansão urbana; (v) implementação de equipamentos urbanos e comunitários; (vi) criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes; (vii) criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas verdes; (viii) criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental; e, (viii) proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

Neste cenário de escassos recursos de convênios federais para investimentos em mobilidade, a regulamentação dos instrumentos urbanísticos e a implementação do sistema de estacionamento rotativo ganham um peso fundamental na promoção de políticas públicas de mobilidade e implementação do PMOB Corumbá.



7.9 Fundo municipal específico para ações relacionadas ao desenvolvimento urbano

A criação de *um Fundo de desenvolvimento urbano municipal*, conforme indicada através da ação M1.1 é uma alternativa viável e de grande potencialidade para organização do financiamento da política de mobilidade e de desenvolvimento urbano. O intuito da ação é concentrar e organizar recursos necessários para intervenção sobre as dinâmicas e rotinas urbanas visando o desenvolvimento equilibrado do ponto de vista urbano e socioambiental.

Este instrumento já foi previsto na Lei Municipal nº 2.348 /2013³⁷ que dispõe sobre a composição, estruturação competência e funcionamento do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá. No artigo 2º inciso IX é inclusive atribuída a este conselho a competência de fiscalizar os recursos oriundos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano. Apesar de previsto, no entanto, o fundo ainda não foi formalizado e tampouco rege os investimentos em desenvolvimento e mobilidade.

Ainda, a recomendação de se criar um Fundo de Desenvolvimento Urbano em lugar de um Fundo de Mobilidade exclusivamente está fundamentada na preocupação de não se engessar a gestão municipal, dando fim exclusivo ao recurso. Este argumento parte da interpretação de que a mobilidade é um tema essencialmente transversal e multidisciplinar, podendo beneficiar-se de iniciativas que eventualmente alinhem-se em outras esferas e campos de atuação. Entretanto é preciso atentar ao fato de que as diversas fontes de recursos aqui mencionadas possuem obrigatoriedades de empenho diferentes. Recursos da CIDE, por exemplo, devem ser direcionadas para infraestrutura de transportes, assim como, por sua vez, recursos de multas possuem destino próprio. Isso significa que se deve considerar num fundo de desenvolvimento urbano fontes de recursos que por si possuem alguma rigidez de gastos, somando-se a esses recursos que, isentados de tal exigência, possam ser direcionados para outras questões e temas.

Deste modo, é importante que haja uma estrutura de organização do fundo que permita alocar recursos de diferentes finalidades e que os recursos de aplicação livre previamente descritos possam ser alocados no fundo como forma de garantia de investimentos na mobilidade, como por exempli no caso dos recursos provenientes do IPVA.

³⁷ Publicação do Diário Oficial do Município de Corumbá de 24/09/2013.

8. MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO

Para cumprir sua função de avaliação e acompanhamento, o monitoramento do plano deve ocorrer em paralelo ao processo de execução das ações definidas. A análise da evolução dos indicadores propostos ao longo do tempo deve também considerar uma avaliação em relação a outros sistemas com características semelhantes e referências internacionais. Os resultados destes indicadores devem ser regularmente avaliados por uma estrutura de gestão com poder de influência para modificar o rumo da implementação do PMOB.

8.1 Monitoramento

Em consonância com o princípio de gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação definido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, deve-se também prever mecanismos de participação da sociedade na definição, revisão e avaliação do processo de monitoramento da implementação do plano. Embora a execução e acompanhamento do plano seja atribuição direta do poder executivo, cabe a ele também instituir canais permanentes de prestação de contas e informação para a população tanto sobre os resultados dos indicadores como em relação a realização das ações previstas, respeitando o direito de todos de acessarem e participarem da avaliação das políticas de interesse público.

De forma prática sugere-se que o município aproveite as estruturas existentes para promover participação ao longo do processo de monitoramento, utilizando por exemplo a estrutura do Conselho da Cidade e o Comitê Técnico de Trânsito, Transporte e Mobilidade.

Para monitoramento dos indicadores deverão ser estabelecidas atribuições aos órgãos municipais envolvidos para a atualização de dados no sistema informações da mobilidade (ver capítulo 9), permitindo que a avaliação da implementação possa ser acompanhada por todos.

Preferencialmente, o poder público executivo deverá disponibilizar ainda um endereço eletrônico de correspondência e um canal de informação online de prestação de contas e informação à população. Sugere-se também a realização de eventos anuais ou que promovam o debate e a reflexão sobre a mobilidade em algumas áreas específicas, criando um ambiente propício para a revisão e o andamento do PMOB. Por fim, sugere-se que seja disponibilizado um relatório anual de implantação do plano no qual sejam apresentados os resultados dos



indicadores, as metodologias e periodicidade de cálculo bem como uma avaliação do grau de atendimento dos objetivos definidos no plano.

8.1.1 Comitê Técnico de Mobilidade do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá

Visando manter uma estrutura existente para atribuir o monitoramento da implementação do PMOB Corumbá, sugeriu-se durante as reuniões do Comitê do PMOB Corumbá³⁸ que seja atribuída esta função ao existente Comitê técnico de Trânsito, Transporte e Mobilidade do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá.

Para que haja representatividade e controle social, recomenda-se que seja renovada a lista de integrantes deste Comitê Técnico com a incorporação de membros do atual Comitê do PMOB, prevendo uma estrutura paritária entre representantes da sociedade civil e de membros dos governos executivo e legislativo local. Ressalta-se que além da participação da FUPHAN, AGETRAT e SEINFRA seja também imprescindível a participação de representantes da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul – Campus Pantanal (para maior integração entre poder público e a universidade), bem como entidades de classe e representantes da sociedade civil organizada.

As reuniões devem ocorrer pelo menos a cada 6 meses e devem ser abertas. Nestas reuniões deverão ser apresentados os dados do sistema de informação da mobilidade e comparados os avanços dos indicadores dos objetivos estratégicos e dos programas, permitindo a avaliação dos membros quanto à evolução da implementação do PMOB Corumbá.

Também deverão ser avaliados e propostos pelos membros do Comitê Técnico de Mobilidade novos indicadores e métricas para avaliação dos resultados, bem como a sugestão de elaboração de pesquisas e parcerias entre instituições para a coleta e a sistematização de dados da mobilidade municipal. Ainda, deverão ser discutidas a priorização de ações para aprimoramento das condições de mobilidade urbana no município, conforme diretrizes previamente estabelecidas na Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá.

³⁸ O Comitê de PMOB Corumbá foi estabelecido através do Decreto Municipal nº 1.565, de 14 de setembro de 2015 e foi responsável por acompanhar as elaborações da Política Pública de Mobilidade e do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá/MS.



O modelo de regimento interno do Comitê Técnico sugere-se que seja equivalente ao debatido e aprovado para o Comitê do PMOB, atribuindo a função de um coordenador que tem voto de desempate.

8.2 Revisão

A necessidade de revisão da política pública de mobilidade municipal é diretamente relacionada à dinâmica acelerada de mudanças que a oferta e as demandas de mobilidade ocorrem, impactando diretamente no território e na necessidade de planejamento.

Deste modo, foi prevista uma ação específica (M2.4) que estabelece **a obrigatoriedade da revisão do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá, a cada 8 (oito) anos**, sendo esta revisão de **responsabilidade da Prefeitura Municipal de Corumbá**.

De acordo com o horizonte de planejamento deste Plano, a sua revisão deverá ser efetuada até o final do ano de 2024, podendo estar ou não vinculada à atualização do Plano Diretor Municipal, conforme prevê a legislação federal.

9. SISTEMA DE INFORMAÇÃO DA MOBILIDADE DE CORUMBÁ

Considerando a necessidade de monitoramento proposto anteriormente dos indicadores de objetivos estratégicos e de programas, recomenda-se que o município adote imediatamente após a formalização da Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá um sistema de informações da mobilidade próprio ou adote um sistema de informações já consolidado, conforme explicitado através da ação *M3.3 - Elaboração e atualização do Sistema de Informações da Mobilidade de Corumbá a ser monitorado pela Comissão de Mobilidade Urbana*. Avaliando-se os exemplos disponíveis, destacamos:

9.1 Sistema de Informação da Mobilidade Urbana – SIMU (SeMob)

O SIMU vem sendo desenvolvido desde a consolidação da PNMU em 2012 pela SeMob (Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana) do Ministério das Cidades tendo em vista a atribuição da União prevista no Art. 16º do PNMU de

organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público.

De acordo com o site do SEMOB³⁹, os principais objetivos do SIMU são:

- I - Apoiar a implantação e monitoramento da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- II - Reunir, em um único ambiente de armazenamento, os principais dados e informações da área de mobilidade urbana;
- III - Ser referência nacional para coleta, consolidação e disponibilização de informações para formulação de políticas públicas na área de mobilidade urbana;
- IV - Disponibilizar informações à sociedade sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

³⁹ Seção do site do SeMob destinado ao SIMU acessado dia 08/04/2016: <http://www.cidades.gov.br/mobilidade-urbana/informacoes-e-indicadores/232-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/informacoes-e-indicadores-semob/4095-sistema-de-informacoes-em-mobilidade-urbana-simu>



O conteúdo do SIMU consiste de informações brutas que não se configuram como indicadores, mas que são de fundamental importância para qualquer esforço de entendimento mais amplo sobre a situação da mobilidade em todos os municípios do Brasil.

A organização dos temas se dá através de 14 blocos temáticos:

- Modos, serviços e infraestruturas;
- Acessibilidade;
- Custos e tarifas;
- Planejamento;
- Instrumentos de gestão;
- Meio ambiente;
- Gestão Democrática;
- Qualidade dos Serviços;
- Segurança;
- Gestão Institucional;
- Regulação dos serviços;
- Financiamento e investimento em infraestrutura;
- Capacitação;
- Desenvolvimento tecnológico e científico.

Atualmente ainda em fase de testes, este não foi consolidado amplamente em escala nacional, sendo que a indefinição da previsão de implementação de fato prejudica sua adoção pelos municípios brasileiros, assim como já ocorre com o sistema de informações sobre saneamento básico (SNIS – sistema nacional de informações sobre o saneamento básico).

Ainda assim, recomenda-se a sua adoção experimentalmente como forma de controle e sistematização das informações da mobilidade, sendo importante instrumento para monitoramento das ações previstas no PMOB.

O formulário de preenchimento⁴⁰ pode ser encontrado no site oficial da Secretaria de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades e deverá ser atualizado anualmente.

⁴⁰ O formulário acessado em 08/04/2016 está disponível no endereço eletrônico a seguir: <http://www.cidades.gov.br/mobilidade-urbana/informacoes-e-indicadores/232-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/informacoes-e-indicadores-semob/4095-sistema-de-informacoes-em-mobilidade-urbana-simu>



9.2 Sistema de Informação da Mobilidade Urbana – SIMOB (ANTP)

O SIMOB foi desenvolvido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) em parceria com o Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) consiste em banco de dados e informações de municípios brasileiros com 60 mil ou mais habitantes.

O primeiro relatório de dados é de 2003 e consiste de importante série histórica de informações sobre a mobilidade, com divulgação anual dos resultados e ainda relatórios comparativos (por exemplo o Relatório Comparativo 2003-2012).

Conforme informação da ANTP, destacam-se os seguintes os objetivos do SIMU:

- Geração de indicadores agregados nacionais que permitam uma avaliação do que representa este setor em termos de custos e participação no PIB, no processo de produção e consumo da mobilidade urbana;
- Geração de indicadores específicos que permitam análises comparativas com indicadores similares observados internacionalmente, contribuindo para a elaboração de políticas públicas no setor;
- Geração de indicadores voltados à análise de série histórica, visando a monitoração dos impactos de políticas públicas para o setor;
- Geração de indicadores e quantitativos que permitam uma qualificação do discurso da ANTP e demais entidades interessadas em defender políticas públicas mais efetivas para o setor, em especial junto à opinião pública e aos poderes executivo, legislativo e até ao poder judiciário.

Os dados são obtidos através de questionários aplicados diretamente pela ANTP junto aos municípios anualmente. O Município de Corumbá, no entanto, nunca forneceu dados diretamente à ANTP.

Estes dados da mobilidade constantes do SIMU são produzidos com auxílio de diversas formulações matemáticas que possuem validade estatística para agregações por faixa de população, não possuindo validade estatística para estimativa de dados para cada cidade.



Ainda assim, pela sua qualidade como gerador de indicadores comparativos, recomenda-se que o município adote a sistemática de resposta aos questionários anuais da ANTP, passando a compor a base de informações de mobilidade desta instituição.

A recomendação é que a ANTP seja contatada diretamente pela Prefeitura de Corumbá e que os dados sejam atualizados anualmente.

9.3 Responsabilidades de coleta e divulgação dos dados da mobilidade

Conforme indica a ação M3.4 do Programa de Gestão da Mobilidade Urbana e Rural, é essencial que ocorra a divulgação dos dados consolidados do Sistema de Informações da Mobilidade de Corumbá.

As informações de ambos os sistemas de informação da mobilidade sugeridos anteriormente (SIMU e SIMOB) deverão ser coletados e preenchidos anualmente pela Prefeitura de Corumbá. Na organização existente da gestão municipal, FUPHAN, AGETRAT e SEINFRA deverão incorporar esta atribuição dentro das suas atuais responsabilidades, uma vez que os dados solicitados são compostos a partir de informações destes 3 órgãos. Recomenda-se ainda que haja um dos três órgãos responsável pela consolidação das informações em forma de relatório.

Estes relatórios anuais com os dados sistematizados deverão ser também formatados e apresentados nas reuniões do Comitê de Mobilidade do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá e na sequência, deverão ser disponibilizados para consulta pública no site da Prefeitura Municipal de Corumbá, fomentando o debate público e a pesquisa sobre o tema.

10. ESTIMATIVA DE CUSTOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

A seguir é estimado um custo base da política municipal de mobilidade urbana e rural de Corumbá considerando o cumprimento das principais metas previstas, em acordo com as ações anteriormente relacionadas para os diferentes objetivos estratégicos e programas.

Considerou-se para isso apenas aquelas ações possivelmente quantificáveis, em três tipos diferentes de custo: (1) custo público, que provém do cofre público municipal ou de recursos conveniados; (2) custo privado, que provém de ente privado e portanto não integra a soma do valor bruto do custo da política; (3) custo da concessionária dos serviços municipais de transporte coletivo; (4) custo indireto, que provém de outro setor da política pública mas relaciona-se com a política de mobilidade; e (5) sem custo, para as ações as quais as metas não geram recurso financeiro.

A estimativa de valor bruto tem como referência para composição do valor unitário os valores informados pela SEINFRA, relacionados às obras públicas do período do ano de 2015; e valores do SINAPI.

É importante ressaltar que a tabela apresentada deve ser considerada como ponto de partida e de referência de custos para as ações previstas. No entanto, observa-se que alguns custos ou ações não estão incorporados nas mesmas, por exemplo, os custos de gestão e manutenção dos órgãos públicos, em especial a AGETRAT e a FUPHAN e a SEINFRA (ver quadro 4.4 do diagnóstico) que tem suas rotinas relacionadas a execução da política pública municipal de mobilidade urbana.

O valor bruto estimado necessário para o investimento nos próximos 15 anos é de R\$ 440 milhões dos quais R\$ 412 milhões devem originar-se dos cofres públicos, o que implicaria no investimento médio necessário de R\$27 milhões por ano em ações relacionadas à política pública de mobilidade. Este montante equivaleria a aproximadamente 9,3% da receita municipal do ano de 2015.

Sendo assim, destaca-se o valor potencialmente gerado através do Sistema de Estacionamento Rotativo, o que geraria para o município ao menos R\$ 10 milhões nos próximos 15 anos, montante expressivo para fortalecimento da política municipal de mobilidade. Está e outras ações de captura de mais valia urbana são essenciais à viabilização desta política pública.



Além disso, a importância da formulação da Política Municipal de Mobilidade de Corumbá ganha destaque por permitir que haja a captura de convênios com o governo federal, que mesmo no atual quadro de escassez de recursos para investimentos em infraestrutura de mobilidade, deverá nos próximos anos novamente disponibilizar recursos para a implementação das políticas municipais de mobilidade. Neste caso, Corumbá se destaca por ser uma das primeiras cidades de médio porte que terá sua política de mobilidade vigente, podendo ganhar prioridade na captação de recursos.

Fica evidente também o alto custo do componente de manutenção de vias urbanas e rurais na composição total do custo, representando aproximadamente 33,5% do total dos custos da política de mobilidade nos próximos 15 anos. Acredita-se, no entanto, que com a previsão de redução do número de viagens em veículos individuais motorizados dada a melhoria das condições de circulação e estímulos aos transportes ativos, bem como melhorias no transporte público coletivo, poderão ser gradativamente reduzidos os gastos com manutenção das vias.

Ainda, vale destacar que não havendo recursos disponíveis para implementação de todas as metas previstas, deverão ser priorizadas as que dizem respeito aos investimentos em qualificação de infraestrutura e estímulos aos transportes ativos, bem como na priorização do transporte coletivo sobre os modos motorizados individuais.

Já os investimentos em segurança viária e redução de emissões também deverão ter prioridade sobre a ampliação da infraestrutura viária, uma vez que os recursos gastos com saúde devido a incidentes de trânsito e doenças respiratórias tem custos indiretos relacionados às escolhas dos meios de locomoção e à forma da cidade. De maneira análoga, os benefícios de saúde com o aumento de atividade física também vêm sendo estudados como forma de prevenção e redução de doenças crônicas e devem ser entendidos dentro da mesma lógica.

Por fim, todos os investimentos relacionados à promoção de uma cidade mais equânime do ponto de vista da distribuição de equipamentos públicos e de oportunidades de emprego e renda precisam ser priorizados dentro das políticas de desenvolvimento urbano, pois a redução de desigualdades sociais através de políticas de uso do solo tem papel fundamental também para o sucesso também das políticas de mobilidade.

A seguir são apresentados os quadros de composição dos custos por ação e também o quadro síntese das componentes centrais.



Tabela 10-1 – Estimativa geral de custos da política de mobilidade de Corumbá

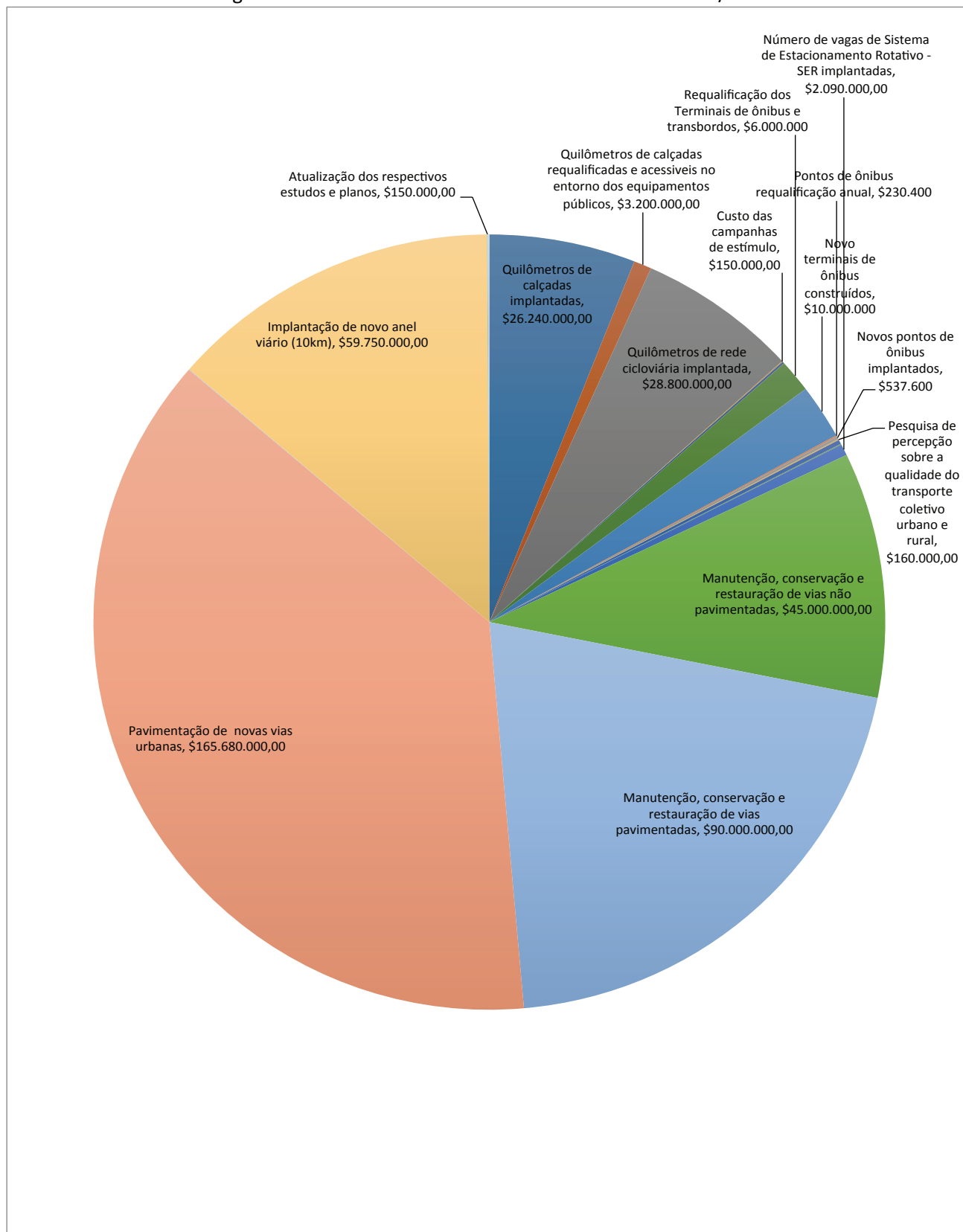
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INDICADORES PARA ACOMPANHAMENTO DOS PROGRAMAS	Custo unitário	METAS						CUSTOS		Observação	
			2016	Custo no período (R\$)	2020	Custo no período (R\$)	2024	Custo no período (R\$)	2031	Custo no período (R\$)		Custo Total (R\$)
I - promover os deslocamentos ativos	Quilômetros de calçadas implantadas	R\$ 80.000,00 / km linear	-	0	82	R\$6.560.000,00	164	R\$6.560.000,00	328	R\$13.120.000,00	R\$26.240.000,00	Custo privado
	Quilômetros de calçadas requalificadas e acessíveis no entorno dos equipamentos públicos	R\$ 80.000,00 / km linear	-	0	20	R\$1.600.000,00	5	R\$800.000,00	5	R\$800.000,00	R\$3.200.000,00	Custo público
	Quilômetros de rede cicloviária implantada	R\$180.000/ Km - fluxo bidirecional L = 2,5m.	6 km	R\$1.080.000,00	40 km	R\$6.120.000,00	80 km	R\$7.200.000,00	160km	R\$14.400.000,00	R\$28.800.000,00	Custo público
	Custo das campanhas de estímulo	valor genérico anual R\$ 10.000,00 / ano	-	R\$10.000,00	50%	R\$40.000	50%	R\$40.000	50%	R\$60.000,00	R\$150.000,00	Custo público
II - tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual	Número de vagas de bicicletários / paraciclós públicos existentes	R\$ 260 / unidade	-	0,00	700 un.	R\$182.000	1.400 un.	R\$182.000	1.400 un.	0	R\$364.000	Custo público
	Requalificação dos Terminais de ônibus e transbordos	2.000.000,00	50%	0	100%	R\$2.000.000	100%	R\$2.000.000	100%	R\$2.000.000	R\$6.000.000	Custo público
	Novo terminais de ônibus construídos	10.000.000,00	-	0	100%	R\$10.000.000	100%	0	100%	0	R\$10.000.000	Custo público
	Pontos de ônibus requalificação anual	R\$300,00	-	0	100%	R\$76.800	100%	R\$76.800	100%	R\$76.800	R\$230.400	Concessionária
	Novos pontos de ônibus implantados	R\$2.800,00	-	0	100%	R\$179.200	100%	R\$179.200	100%	R\$179.200	R\$537.600	Concessionária
	Pesquisa de percepção sobre a qualidade do transporte coletivo urbano e rural	R\$ 10.000/ano	0	0	1	R\$40.000,00	1	R\$40.000,00	1	R\$80.000,00	R\$160.000,00	Custo público
III - promover a segurança no trânsito e a redução do número de incidentes	Número de intervenções de acalmamento de tráfego	R\$ 50.000 / ano	10	0	40	R\$200.000,00	80	R\$400.000,00	150	R\$800.000,00	R\$800.000,00	Custo público
	Campanhas e treinamentos	R\$ 10.000/ano	0	0%	100%	R\$40.000,00	100%	R\$40.000,00	100%	R\$80.000,00	R\$160.000,00	Custo público



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INDICADORES PARA ACOMPANHAMENTO DOS PROGRAMAS	Custo unitário	METAS				CUSTOS		Observação
			2016	2020	2024	2031	Custo no período (R\$)	Custo Total (R\$)	
IV - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental	Matriz energética da frota de transporte coletivo - % da frota existente x planejado	Indeterminado	-	25%	-	-	-	-	Concessionária
	Matriz energética dos táxis - % da frota	Indeterminado	-	25%	-	-	-	-	Custo privado
	Número de novos estabelecimentos de comércio e serviço em bairros desassistidos	Indeterminado	5	-	7	10	-	-	Custo privado
V - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social e redução de desigualdade	Distribuição equânime de equipamentos públicos no município	Indeterminado	-	-	-	-	-	-	Custo público indireto
	Número de vagas de Sistema de Estacionamento Rotativo - SER implantadas	Custo de implantação do sistema = R\$ 1.000,00 / vaga	0	850 vagas	R\$845.000,00	1650 vagas	R\$845.000,00	R\$2.090.000,00	Custo público
VI - otimizar a gestão do espaço viário	Manutenção, conservação e restauração de vias não pavimentadas	R\$ 3.000.000,00 / ano	1	Indefinido	R\$12.000.000,00	Indefinido	R\$12.000.000,00	R\$45.000.000,00	Custo público
	Manutenção, conservação e restauração de vias pavimentadas	R\$ 6.000.000,00 / ano	1	5%	R\$14.000.000	5%	R\$34.000.000	R\$90.000.000,00	Custo público
	Pavimentação de novas vias urbanas	R\$ 872.000,00 / km	0	70 km	R\$61.040.000,00	70 km	R\$61.040.000,00	R\$165.680.000,00	Custo público
	Medidas de mitigação implementadas	R\$ 10.000,00 / ano	0	100%	R\$40.000	100%	R\$40.000	R\$120.000,00	Custo público
	Implantação de novo anel viário (10km)	R\$2.390.000,00/km	-	25%	R\$5.975.000	50%	R\$9.450.000	R\$59.975.000,00	Custo público
VII - estruturar a gestão pública da mobilidade urbana e rural no município.	Criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano	-	1	-	-	-	-	-	sem custo
	Atualização dos respectivos estudos e planos	R\$10.000,00	-	100%	R\$40.000,00	100%	R\$40.000,00	R\$150.000,00	Custo público
	Revisão do PMOB	R\$280.000	-	-	-	1	R\$280.000	R\$280.000	Custo público
	Criação da Comissão Técnica de Mobilidade Urbana	-	1	-	-	-	-	-	sem custo



Gráfico 10-1 : Estimativa geral de custos da Política de Mobilidade de Corumbá/MS 2016-2031



Fonte: Seinfra e Fuphan – PMC 2016, Sinapi 2016. Elaboração: Risco arquitetura urbana 2016

11. BIBLIOGRAFIA

Anuário de Frota de Veículos de 2006 a 2015. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

BELO HORIZONTE, Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2014.

COSTA, Marcela da Silva; DA SILVA, Antônio Néelson Rodrigues. **Indicadores de Mobilidade Urbana Sustentável para Brasil e Portugal**. Escola de Engenharia de São Carlos/USP - Departamento de Transportes, 2011.

Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011- 2020. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), 2011.

GALINDO. Metodologia de análise de adequação dos dados para a composição dos indicadores de transportes.

IPEA – Nota Técnica. Impactos da Redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de Automóveis. Rio de Janeiro:2009

JANUZZI, Paulo de Martino. **Indicadores sociais na formulação e avaliação de políticas públicas**. 2012.

Menos cajones, más ciudad – en la Ciudad de México. ITDP, México, 2014.

Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG). **Indicadores Orientações Básicas Aplicadas à Gestão Pública**, Brasil, 2012.

SANO, Hironobu; França Montenegro Filho, Mário Jorge. **As Técnicas de Avaliação da Eficiência, Eficácia e Efetividade na Gestão Pública e sua Relevância para o Desenvolvimento Social e das Ações Públicas**. Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, 2013.

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB. **Caderno para Elaboração de Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade - PlanMob**. Ministério das Cidades, 2015.

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB. **Cartilha da Lei 12.578/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades, 2013.

LEIS

Lei de Diretrizes Orçamentárias 2015. Lei nº 2.413 de 17 de julho de 2014.

Lei 10.257/2001 – Institui o Estatuto da Cidade e estabelece diretrizes gerais da política urbana

Lei 12.578/2012 – Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.



BOLETIM DE LICITAÇÃO

Aviso de Licitação

O Município de Corumbá - MS, torna público a abertura da Licitação, que será regida pela Lei Federal nº 10.520/2002, pelo Decreto Municipal nº 207/2006, subsidiariamente pela Lei Federal nº 8.666/93, e suas alterações, na forma que especifica:

Órgão: Secretaria Municipal de Governo.

Licitação: Pregão Presencial nº 104/2016 - Processo nº 33.329/2016.

Objeto: Contratação de empresa especializada em organização de eventos para atender ao projeto "espetáculo 2016", apresentado pela fundação de cultura de Corumbá (incluindo sonorização de grande porte, iluminação cênica para dança, praticável, confecção de figurinos, gerador, caixa térmica, gelo e cadeiras avulsas).

Recebimento e Abertura das Propostas: às 11:00 horas do dia 29 de novembro de 2016.

Local: Prefeitura Municipal de Corumbá-MS, sala licitação, situada na rua Gabriel Vandoni de Barros, 01 Bairro Dom Bosco - Corumbá-MS.

Edital: O Edital encontra-se a disposição dos interessados, na Superintendência de Suprimentos e Serviços da Secretaria Municipal de Gestão Pública, na Prefeitura Municipal de Corumbá/MS.

Corumbá / MS, 16 de novembro de 2016.

(a) José Ricardo Batista de Almeida - Gerente de Compras - Respondendo pela Superintendência de Suprimentos e Serviços.

Aviso de Licitação

O Município de Corumbá - MS, torna público a abertura da Licitação, que será regida pela Lei Federal nº 10.520/2002, pelo Decreto Municipal nº 207/2006 e Decreto Municipal 1.280/2013, subsidiariamente pela Lei Federal nº 8.666/93, e suas alterações, na forma que especifica:

Órgão: Secretaria Municipal de Assistência Social e Cidadania.

Licitação: Pregão Presencial nº 103/2016 - Processo nº 19.607/2016.

Objeto: Registro de preços para eventual aquisição de material de Higiene e Limpeza.

Recebimento e Abertura das Propostas: às 08:30 horas do dia 29 de novembro de 2016.

Local: Prefeitura Municipal de Corumbá-MS, sala licitação 01, situada na rua Gabriel Vandoni de Barros, 01 Bairro Dom Bosco - Corumbá-MS.

Edital: O Edital encontra-se a disposição dos interessados, na Superintendência de Suprimentos e Serviços da Secretaria Municipal de Gestão Pública, na Prefeitura Municipal de Corumbá/MS.

Corumbá / MS, 16 de novembro de 2016.

(a) José Ricardo Batista de Almeida - Gerente de Compras - Respondendo pela Superintendência de Suprimentos e Serviços.

Extrato do Segundo Termo Aditivo ao Contrato Administrativo de Execução de Obras/Serviços de Engenharia e contrato nº 008/2016 - Processo 1812/2016 - Tomada de Preço nº 04/2016.

Partes: Secretaria Municipal de Governo/FMIS e CONSTRUTORA EFICAZ LTDA-EPP

Objeto: As partes anuem em editar o contrato entre eles firmado, nos seguintes termos:

Cláusula Primeira: Fica o valor do Contrato Administrativo de nº 008/2016 acrescido no quantum de R\$ 40.799,00 (quarenta mil setecentos e noventa e nove reais) perfazendo um percentual de 16,75%, conforme justificativa e planilha orçamentária apresentada pela Secretaria Municipal de Governo passando o valor do Contrato para R\$ 284.310,57 (duzentos e oitenta e quatro mil trezentos e dez reais e cinquenta e sete centavos), a qual se considerará parte integrante deste instrumento. Cláusula Segunda: Fica prorrogado o prazo de execução e conclusão dos serviços e de vigência contratual do Contrato Administrativo nº 008/2016, previstos respectivamente, nas cláusulas 7.1 e 7.4, em mais trinta dias contados a partir da vigência do término no prazo estipulado anteriormente, conforme justificativa apresentada pela Secretaria Municipal de Governo, a qual se considerará parte integrante deste instrumento. CLÁUSULA TERCEIRA: As partes ratificam e mantêm inalteradas as cláusulas inicialmente contratadas. Data: 18/10/2016.

Assinam: MÁRCIO APARECIDO CAVASANA DA SILVA - Secretário Municipal de Governo - FRANCISCO VIEIRA NETO - Construtora Eficaz LTDA - EPP

Extrato da Carta Contrato nº 97/2016/SMS

Processo nº 22.827/2015 Pregão presencial nº 084/2015 - Município de Corumbá e a empresa CENTRAL VIA SINALIZAÇÃO E SERVIÇOS LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob n.º 18.393.533/0001-46

OBJETO: Confecção de placas e totens com suas respectivas instalações obedecendo o padrão PMAQ-AB (Programa de Melhoria do Acesso e da Qualidade da Atenção Básica) para atender as unidades básicas de saúde da Secretaria Municipal de Saúde.

VALOR: O valor global da presente carta contrato é de R\$: 5.250,00 (Cinco mil duzentos e cinquenta reais) empenho nº 2142/2016

PRAZO DE ENTREGA: 10(DEZ) dias contados da assinatura da Autorização de Fornecimento.

VIGÊNCIA: 12 (doze) meses.

DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

25.91 - Secretaria Municipal de Saúde

25.91 - Fundo Municipal de Saúde

2591.10.301.0103.2696 - Gerenciamento das Ações Atenção Básica - Programa de Melhoria do Acesso e da Qualidade da Atenção Básica.

33.90.39.63 - Serviços Gráficos.

BASE LEGAL:

Lei nº 8.666/93 e suas alterações posteriores, lei nº 4.320/64 e regulamentos previstos no edital.

Data da Assinatura: 11/11/2016.

Assinam: Desiane Pires A. Rodrigues da Silva respondendo pelo cargo de Secretária Municipal de Saúde e a empresa CENTRAL VIA SINALIZAÇÃO E SERVIÇOS LTDA

Extrato do Sexto Termo Aditivo ao Contrato Administrativo de Locação de Imóvel - Nº 113/2010 - Processo nº 22.965/2010.

Partes: Secretaria Municipal de Saúde e o Sr. Antonio Tenorio Colman e Srª Soleni Ibanez Colman.

Objeto: Prorrogar o prazo de vigência do contrato em mais 12 (doze) meses, a contar da data de 13/12/2016, mantido o mesmo valor do aluguel vigente definido no último aditamento, qual seja R\$ 2.791,12 (dois mil, setecentos e noventa e um reais e doze centavos) mensal, em virtude da justificativa às fls. 309, e conforme a manifestação formal dos Locadores do imóvel às fls. 311, concordando com a renovação da Locação nos termos do contido no documento de fls. 310 dos autos 22.965/2010.

Data da Assinatura: 16/11/2016.

Assinam: Desiane Pires Américo Rodrigues da Silva - Secretaria Municipal de Saúde e o Sr. Antonio Tenorio Colman e Srª Soleni Ibanez Colman.

Aviso de Resultado de Licitação

Pregão Presencial nº 095/2016 - Processo nº 25.669/2016

Órgão: Secretaria Municipal de Educação. O Município Corumbá-MS, através do pregoeiro, comunica aos interessados o resultado dos objetos da licitação supracitada, instaurado, visando à aquisição de material de consumo (adaptador, interruptor, lâmpada, reator e outros materiais elétricos e hidráulicos), tendo por vencedora a(s) empresa(s): 1) SIMEIA A. H. M. MUSTAFA - EPP, inscrita no CNPJ/MF sob nº 24.602.765/0001-60, menor preço para o item: 01 no valor total de R\$ 20,10, item 05 no valor total de R\$ 10,05, item 06 no valor total de R\$ 272,00, item 07 no valor total de R\$ 606,00, item 08 no valor total de R\$ 1.164,00, item 11 no valor total de R\$ 90,00, item 15 no valor total de R\$ 454,20, item 18 no valor total de R\$ 300,00, item 19 no valor total de R\$ 280,00, item 20 no valor total de R\$ 330.000,00, item 21 no valor total de R\$ 1.845,00, item 24 no valor total de R\$ 49,50, item 26 no valor total de R\$ 1.000,00, item 27 no valor total de R\$ 149,00, item 28 no valor total de R\$ 219,00, 2) SPORTS EMPORIO, PAPELARIA E INFORMATICA LTDA - EPP, inscrita no CNPJ/MF sob nº 24.596.082/0001-47, menor preço para o item : item 02 no valor total de R\$ 26,50, item 03 no valor total de R\$ 274,50, item 04 no valor total de R\$ 120,00, item 09 no valor total de R\$ 54,50, item 10 no valor total de R\$ 59,00, item 12 no valor total de R\$ 45,00, item 14 no valor total de R\$ 2.271,00, item 16 no valor total de R\$ 40,50, item 17 no valor total de R\$ 9,00, item 22 no valor total de R\$ 25,60, 3) COMAGRAN CORUMBA MAQUINAS E EQUIPAMENTOS IND LTDA - EPP, inscrita no CNPJ/MF sob nº 37.534.492/0001-05, menor preço para o item : item 23 no valor total de R\$ 58,50.

Itens fracassados: item 13, item 25.

CORUMBÁ /MS 16 de novembro de 2016.

Luiz de Albuquerque Melo Filho- Pregoeiro /Equipe de Apoio.

Extrato do Contrato Administrativo para Aquisição de Tratores e Carretas Agrícolas Nº 027/2016.

Processo: 17.063/2016.

Partes: A Secretaria Municipal de Educação e a empresa MS Equipamentos Ltda., inscrita no CNPJ/MF nº 02.667.683/0001-60.

Objeto: Aquisição de tratores e carretas agrícolas para atender o transporte escolar diário dos alunos da zona rural em região de difícil acesso.

Valor Global: R\$ 376.000,00.

Duração: 12 meses.

Dotação Orçamentária: 24.92.12.361.0103.2594 - Gerenciamento do Sistema Municipal de Ensino.

44.90.52.00 - Equipamento e Material Permanente.

Data da Assinatura: 10/11/2016.

Amparo Legal: Lei nº 8.666/93 e suas alterações.

Assinam: Sra. Roseana Limoeiro da Silva Pires - Secretaria Municipal de Educação e Sr. João Vandernei Likes Penteadó - MS Equipamentos Ltda.

Aviso de Licitação.

Convite nº 28/2016 - Processo nº 27.056/2016. Órgão: Município de Corumbá/ Fundo Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural de Corumbá-MS (FUNPATRI). Objeto: contratação de empresa especializada em executar intervenções em bens históricos para a realização de serviços de manutenção e reparos na Praça do Porto Geral no município de Corumbá-MS. Abertura: 24 /11/2016 às 09:00 horas. Local: Prefeitura Municipal de Corumbá, sala de reuniões da CPL, sito Rua Gabriel Vandoni de Barros nº 01-b, Bairro Dom Bosco - Corumbá-MS.

Os interessados devem solicitar o edital na Superintendência de Suprimentos e Serviços.

Corumbá-MS, 16 de novembro de 2016.

(a) Carlos Alberto Monaco Junior - Presidente da CPL.