



1ª Reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte

Mesa 2: Economia urbana e a prioridade para a questão social e a política de preços dos diversos modos de transporte

Em que medida o PlanMob-Bh considerou e avançou em relação ao tema?

29 de julho de 2014

plan
mobBH

OBSERVATÓRIO



PREFEITURA
BELO HORIZONTE

Roteiro

1) Avaliação da economia urbana e mobilidade

- Indicadores do ObsMob
- Avanços do PlanMob-BH

2) Avaliação da prioridade para a questão social e a política de preços dos diversos modos de transporte.

- Indicadores do ObsMob
- Avanços do PlanMob-BH

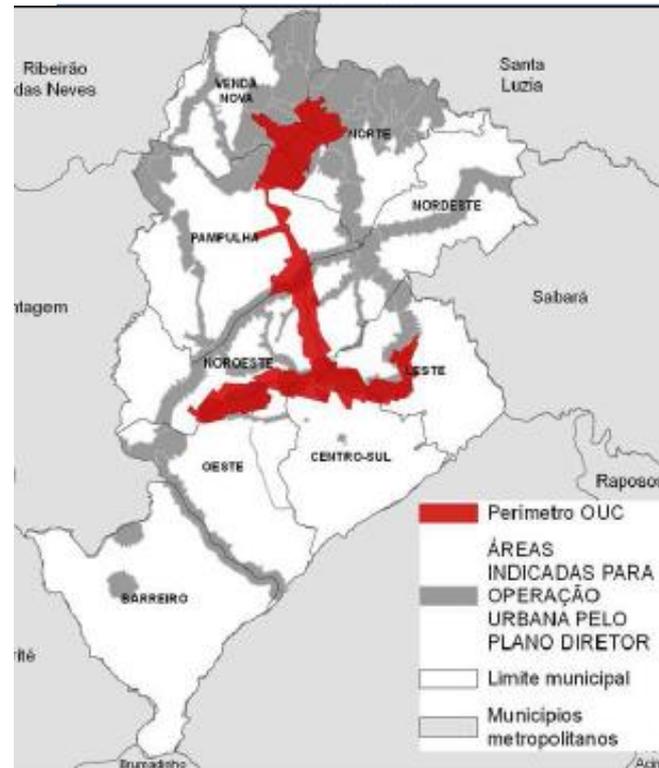
Indicadores do ObsMob

Número de **unidades habitacionais** nas zonas lindeiras a cada um dos corredores de T. Publico

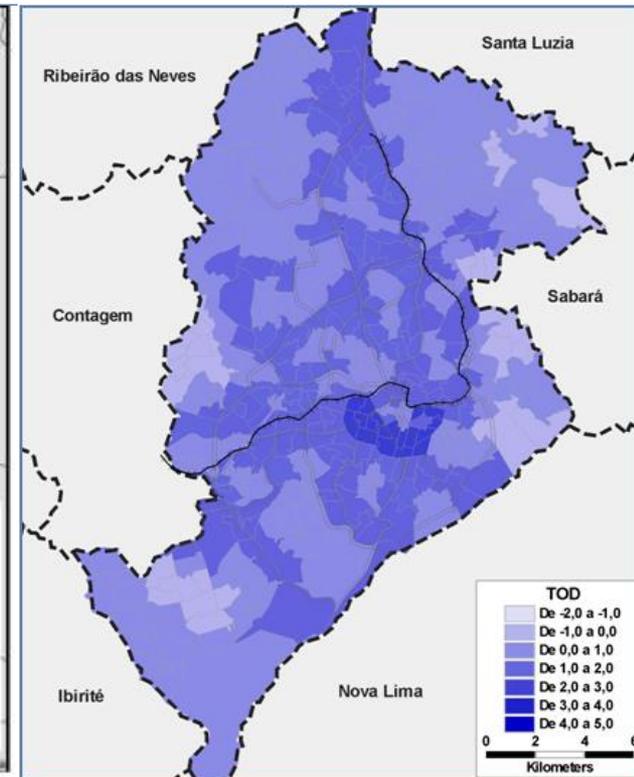
Número de **unidades comerciais** nas zonas lindeiras a cada um dos corredores de T. Publico

Integração entre uso do solo e transportes (TOD: Transit Oriented Development)

Maior adensamento ao longo de corredores e estações
(viabilizado na revisão do plano diretor e lei de uso e ocupação do solo em 2010)

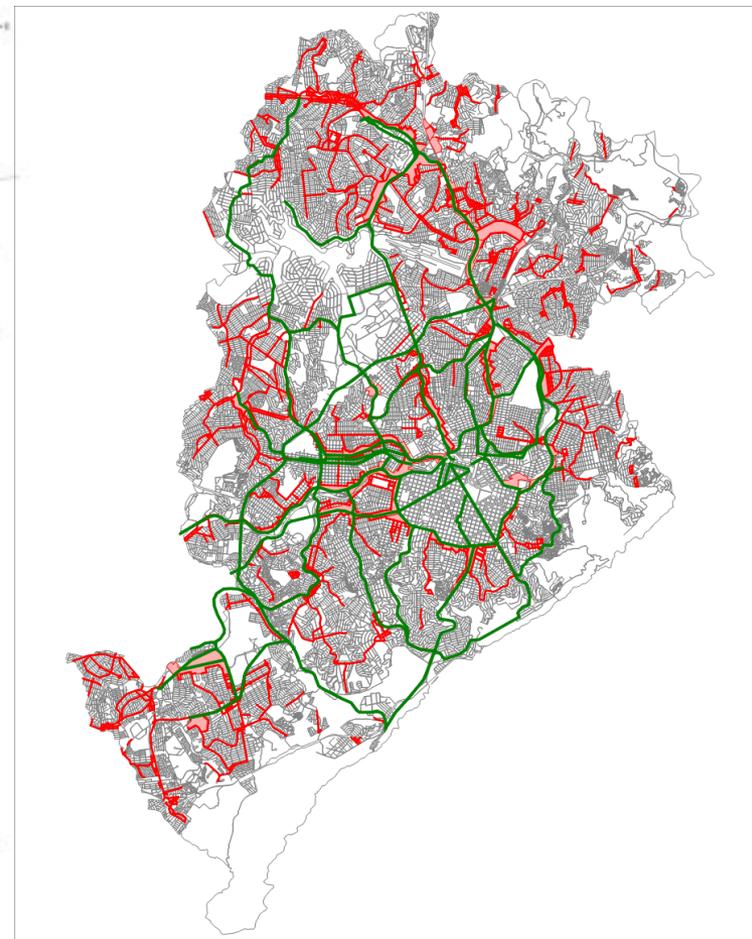
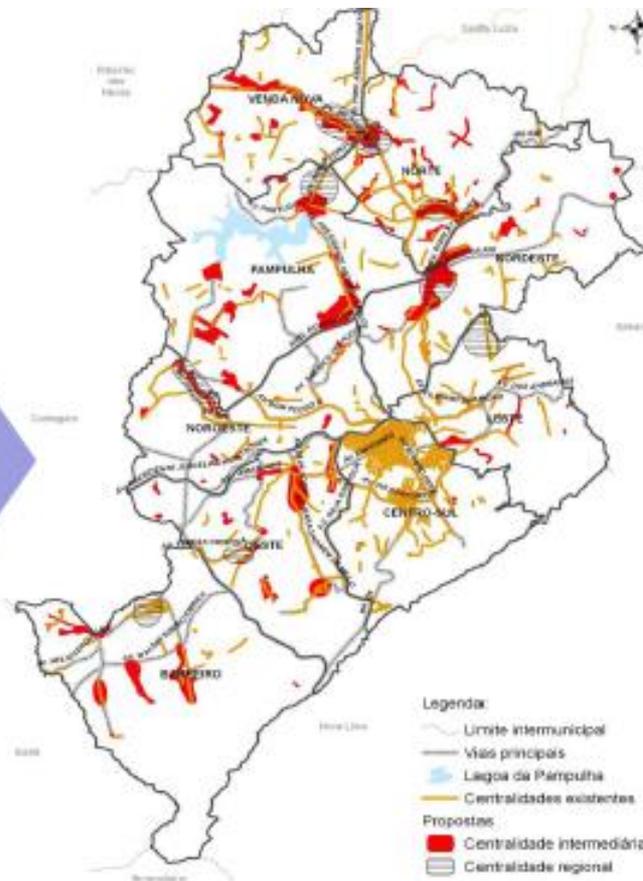


Crescimento populacional
sem TOD



Crescimento populacional
com TOD

PDRs: criação de centralidades em rede



Legenda:

Criação / fortalecimento de **centralidades** associadas ao Mapa de classificação de calçadas.

- Linhas **verdes**: tratamento para **pedestres e transporte coletivo**
- Linhas **vermelhas**: tratamento para **pedestres em centralidades**.

Porque associar uso do solo e transporte?

- Estimular modos não motorizados aproximando emprego de habitação;
- Estimular rotatividade e contrafluxo da rede estruturante.

Belo Horizonte	todos os modos	a pé	bicicleta	ônibus	metrô	auto	moto
Variação dos tempos de viagem 2012/2002	29,4%	22,6%	13,2%	65,7%	90,0%	62,6%	27,3%
Tempos médios (2012)	34m50s	16m28s	24m25s	1h05m50s	1h12m34s	32m29s	27m27s

Art. 14 - Com vistas a atingir o objetivo estratégico de **tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade**, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - regulação dos serviços de mobilidade urbana no sentido de torná-los economicamente viáveis, garantindo a sua qualidade para os usuários e a modicidade das tarifas;

II - adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;

III - aprimoramento dos métodos e processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego

Uso do solo e mobilidade

Propostas

Metas

(1) Promover **adensamento** na proximidade dos sistemas de transporte e nas centralidades;

(2) internalizar nos **empreendimentos de impacto** o estacionamento e operações logísticas, e melhorar o acesso por transporte coletivo e não motorizados.

Avanços

Aprovação da **Lei nº 9.959/2010**, que alterou o Plano Diretor e Lei de Uso e Ocupação do Solo que instituiu as Operações Urbanas Consorciadas no entorno de Corredores Viários e de Transporte, com revisão do **adensamento**.

Estudo de Impacto de Vizinhança que passou a ser apreciado pelo **Compur**.

Aumentar o adensamento ao longo dos eixos da Rede Estruturante e nas centralidades regionais, intermediárias e locais propostas.

Melhorar o acesso ao transporte coletivo e criar facilidades para modos não motorizados nos corredores da rede estruturante.

Tornar **as centralidades** propostas **mais acessíveis** por modos coletivos e não motorizados e para o abastecimento de mercadorias.

Logística urbana

Propostas

Metas

Tornar a política pública relativa ao transporte de mercadorias um estímulo para racionalizar a distribuição das cargas urbanas.

Avanços

A questão da logística urbana foi tratada de forma preliminar no PlanMob-BH.

Foram implantadas políticas de disciplinamento à circulação de veículos de carga e operações de carga e descarga na Área Central, Av. N. Sra do Carmo e na Avenida do Contorno.

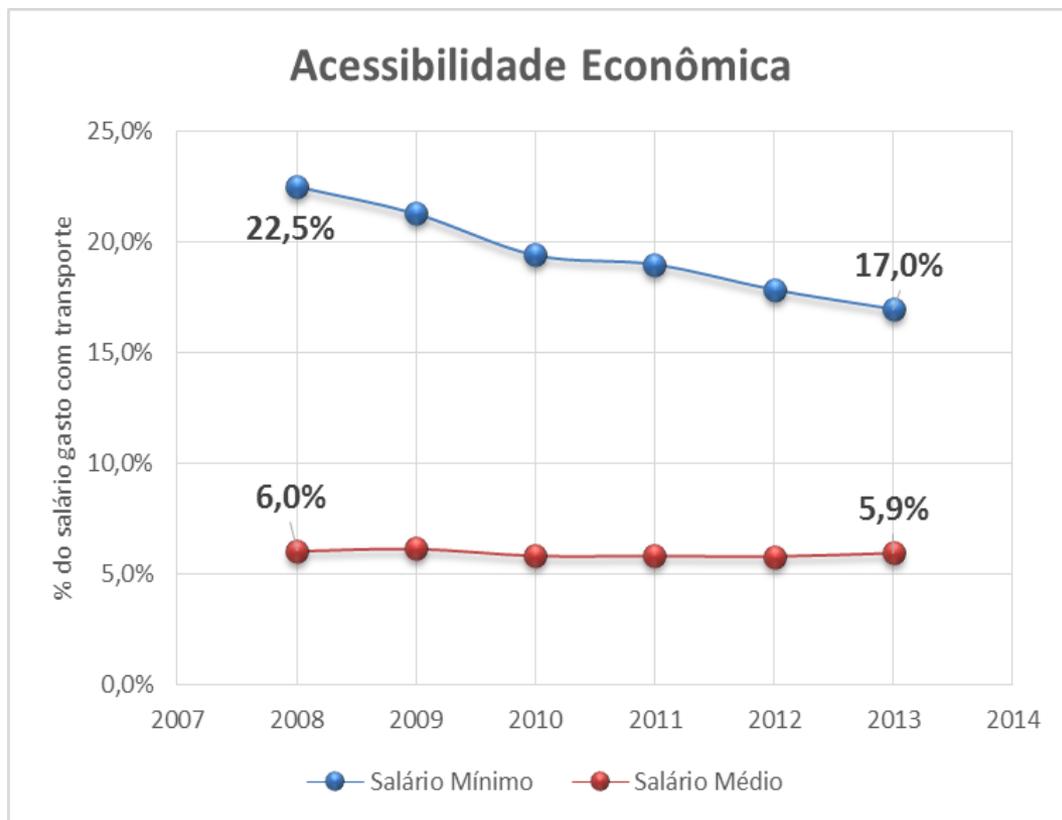
Projeto LogBH: compreende a definição da operação e do disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária.

Engloba a avaliação da eficácia da regulamentação e medidas de racionalização do sistema de distribuição incluindo melhorias tecnológicas e ampliação do sistema viário e da distribuição.

2) Avaliação da questão social e a política de preços dos diversos modos de transporte

- Indicadores do ObsMob

Os índices de **acessibilidade econômica** estão associados ao objetivo estratégico de “**tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.**”



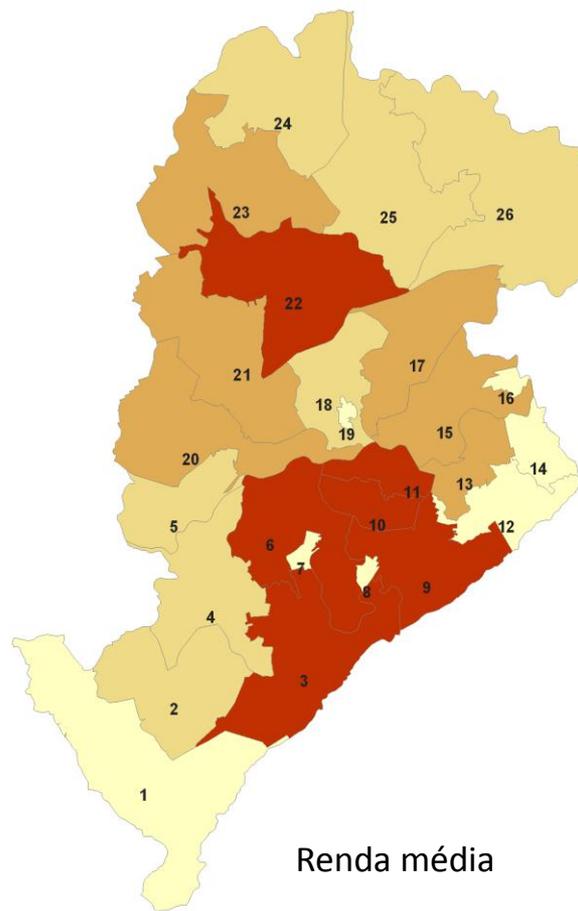
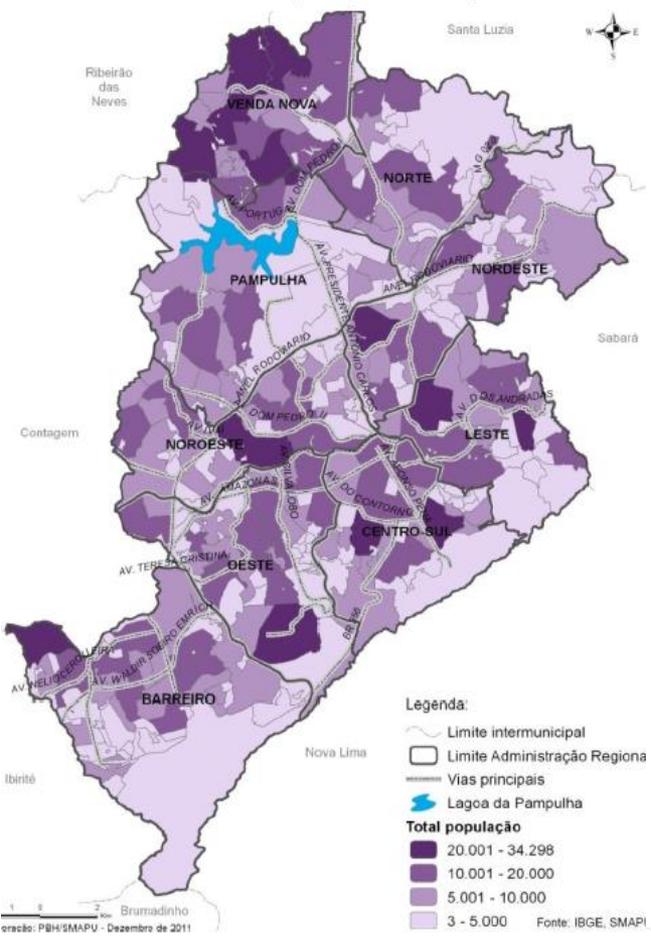
Relação da **tarifa média ponderada** multiplicada por 50 (equivalente a 25 dias de ida e volta) e valores de **salário mínimo** e **salário médio** (na Região Metropolitana de Belo Horizonte). Quanto MAIOR, PIOR. Fonte: Dados da bilhetagem eletrônica (BHTRANS) e Pesquisa mensal de emprego (IBGE).

Desigualdade territorial

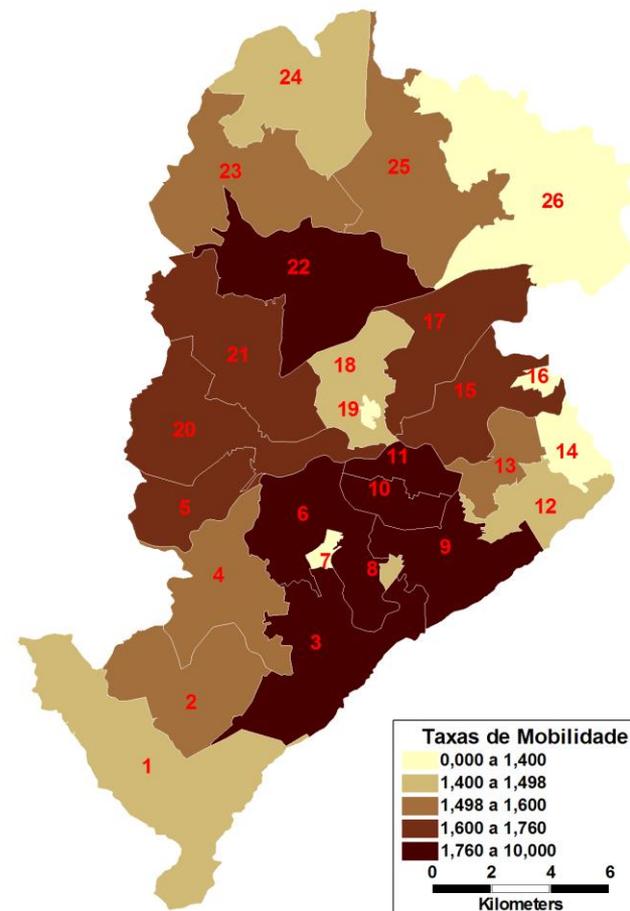
Viagens por habitante por dia. Fonte: Pesquisa de Origem Destrino (2012)

	Todos os modos	Modos não motorizados	Modos motorizados
Alta renda	3,03	0,87	2,16
Média renda	2,70	0,80	1,60
Centros regionais	2,57	0,99	1,58
Baixa renda	2,53	1,08	1,45
Vilas e favelas	2,4 (74% do maior)	1,10	1,3 (60% do maior)
Belo Horizonte	2,68	0,94	1,74

População Total por bairro



Renda média



Evolução da Divisão Modal - % por região

Grupo	% viagens da região - 2002						% viagens da região - 2012					
	a pé	bicicleta	ônibus	metrô	auto	moto	a pé	bicicleta	ônibus	metrô	auto	moto
Centro	33,4%	0,5%	37,2%	0,4%	23,8%	0,2%	55,2%	0,5%	18,1%	0,7%	20,6%	0,1%
Alta Renda	20,5%	0,7%	27,3%	0,2%	46,0%	0,6%	28,4%	0,2%	11,9%	0,5%	49,0%	2,3%
Média Renda	25,9%	0,4%	39,5%	2,6%	25,4%	0,9%	29,2%	0,4%	20,9%	2,3%	36,4%	3,8%
Centros Regionais	31,5%	0,8%	44,3%	0,6%	17,6%	1,0%	37,7%	0,6%	25,7%	0,8%	25,0%	4,2%
Baixa Renda	31,2%	0,7%	46,5%	0,9%	15,2%	1,1%	38,2%	0,4%	22,5%	2,8%	24,4%	5,0%
Vilas e favelas	45,1%	0,6%	47,1%	0,5%	3,5%	0,5%	45,7%	0,3%	29,9%	1,5%	9,4%	6,0%
Belo Horizonte	28,4%	0,7%	40,1%	1,0%	24,3%	0,9%	34,8%	0,4%	20,8%	1,8%	31,4%	4,0%

Obs: não estão apresentados os percentuais relativos a outros modos, ou seja, a somatória dos percentuais não totaliza 100%.

Art. 15 - Com vistas a atingir o objetivo estratégico de **tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social**, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - implantação da política tarifária do transporte coletivo com vistas a proporcionar maior inclusão social;

III - garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público.

Política de preço e estacionamento

Propostas

Metas

Manter **coerência** entre os **preços cobrados** pelos serviços de mobilidade, estacionamentos em vias públicas e eventuais cobranças por circulação que vierem a ser implantadas.

Avanços

Na revisão técnica do PlanMob-BH será feita uma avaliação da regulação dos serviços de mobilidade no sentido de torná-los economicamente viáveis e de garantir a qualidade para os usuários e a modicidade das tarifas.

Política de preço: definir políticas para cada modal no sentido de priorizar a utilização dos sistemas de transporte coletivo e não motorizados e desestimular o uso do automóvel.

Política de estacionamento: eliminar ou restringir significativamente o número de vagas do estacionamento rotativo na Área Central e, se necessário, sobretaxar os estacionamentos privados nesta região da cidade. Engloba também a definição de política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal.

Aspecto social

Propostas

Metas

- (1) Garantir a **acessibilidade física** ao sistema de mobilidade nos padrões definidos na legislação;
- (2) ampliar a **mobilidade da população de baixa renda**, especialmente no que se refere aos modos coletivo e não motorizados.

Avanços

A política de acessibilidade é decorrente dos **avanços da legislação**.

A **situação de exclusão através da mobilidade tem diminuído**, decorrente do aumento da capacidade econômica da população de baixa renda.

Acessibilidade universal: aplicação dos requisitos legais vigentes.

Acessibilidade econômica:

- implantação da política tarifária do transporte coletivo, com redução da tarifa para a população de baixa renda segundo critérios que possam ser gerenciados pelo poder público;
- ações de redução da tarifa através de estudos de aplicação de subsídios e desonerações tributárias, viáveis e com fontes de custeio.

Acessibilidade geral: garantia de cobertura espacial e temporal pelo transporte público.

Instrumentos no curto prazo:

- ✓ **implantação de estacionamentos dissuasórios;**
- ✓ **controle do uso e operação** da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do **transporte de carga**, concedendo prioridades ou restrições;
- ✓ **implantação de políticas de uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte coletivo .**

Instrumentos no médio e longo prazo:

- ✓ **aplicação de tributos** sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, **vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana** destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado **e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público**, na forma da lei;
- ✓ definição de **políticas de preços** dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, **como instrumentos de direcionamento da demanda** para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas.



Obrigado pela atenção!

Páginas do Observatório:

www.bhtrans.pbh.gov.br/observatorio

E-mail de contato:

observatoriodamobilidade@pbh.gov.br