




CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO ESPECIAL  
PL 4881/12 - POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

**SOBRE A NECESSIDADE DE UMA POLÍTICA METROPOLITANA  
DE MOBILIDADE URBANA (PMMU)**

**ENFOQUE SOBRE O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS  
CASO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE**


**MAURICIO PINA  
GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE**

BRASÍLIA/DF  
08/JULHO/2019



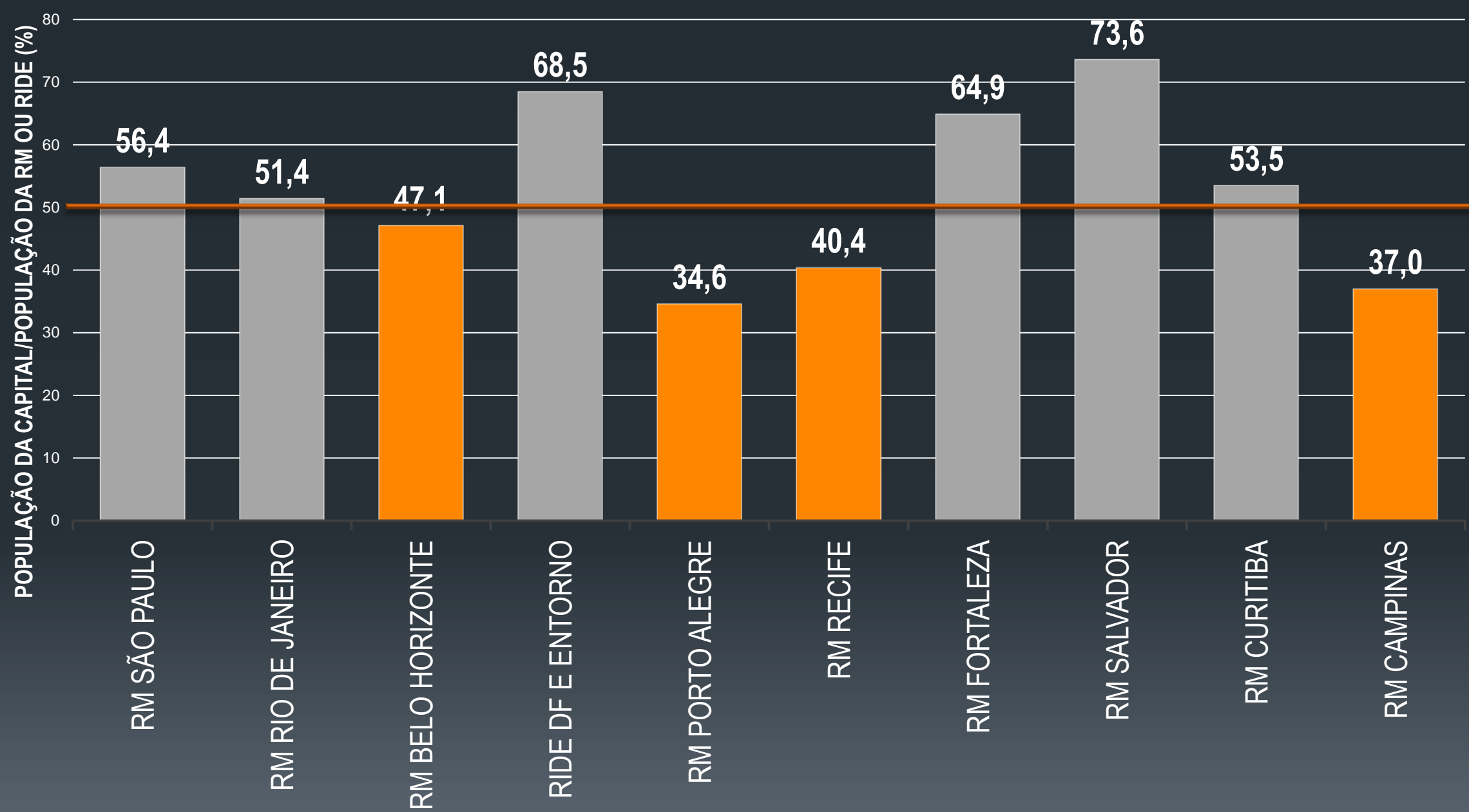
CLASSIFICAÇÃO	REGIÃO METROPOLITANA (RM) OU REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO (RIDE)	POPULAÇÃO (MILHÕES DE HABITANTES)
1ª	RM DE SÃO PAULO	21,2
2ª	RM DO RIO DE JANEIRO	12,3
3ª	RM DE BELO HORIZONTE	5,9
4ª	RIDE DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO	4,3
5ª	RM DE PORTO ALEGRE	4,3
6ª	RM DO RECIFE	4,0
7ª	RM DE FORTALEZA	4,0
8ª	RM DE SALVADOR	4,0
9ª	RM DE CURITIBA	3,5
10ª	RM DE CAMPINAS	3,1

Fonte: IBGE, 2016

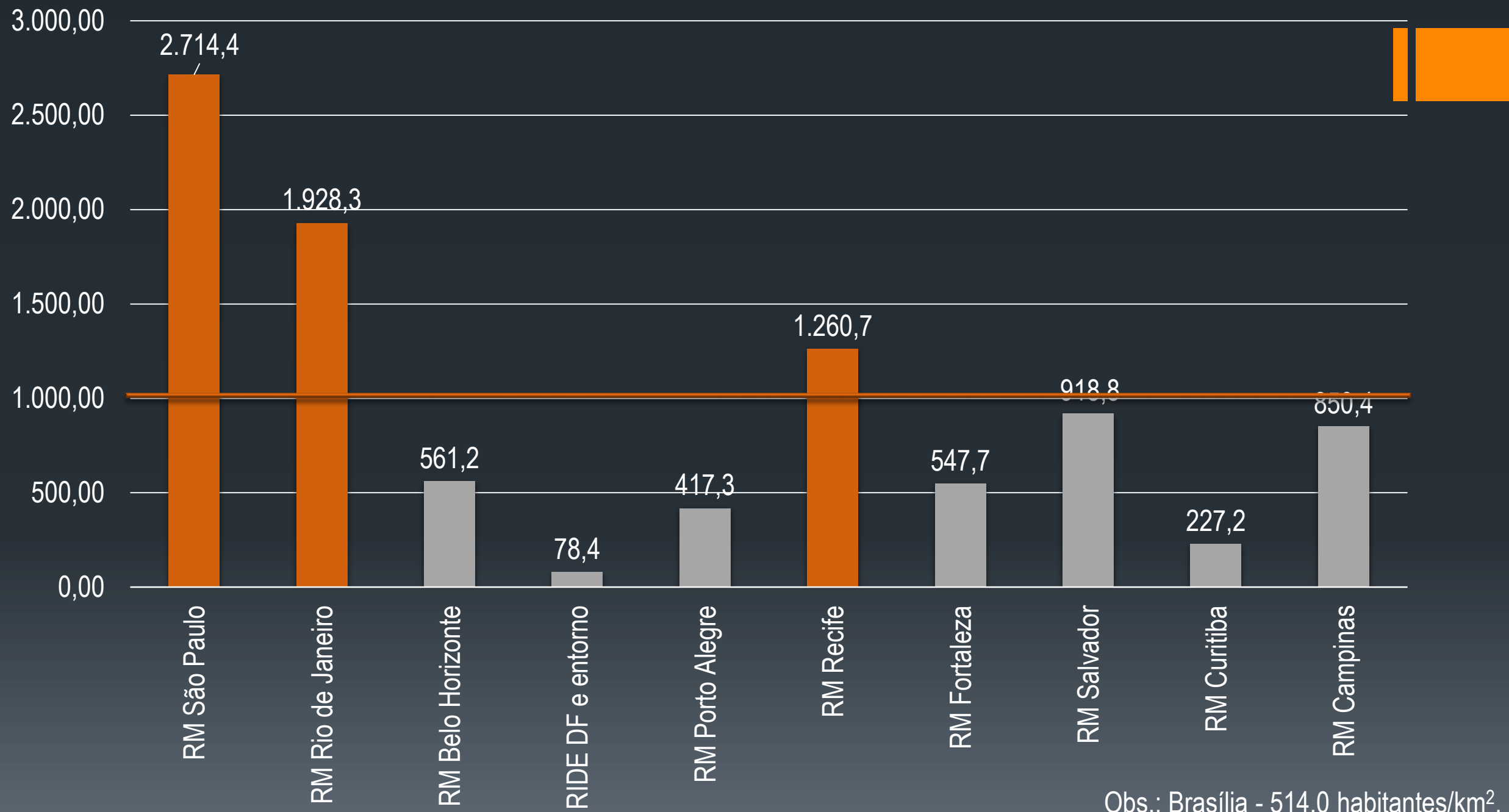


REGIÃO METROPOLITANA (RM) OU REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO (RIDE)	NÚMERO DE MUNICÍPIOS	PARTICIPAÇÃO DA POPULAÇÃO DA CAPITAL EM RELAÇÃO À POPULAÇÃO DA RM OU DA RIDE (%)
RM DE SÃO PAULO	39	56,4
RM DO RIO DE JANEIRO	22	51,4
RM DE BELO HORIZONTE	34	47,1
RIDE DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO	22	68,5
RM DE PORTO ALEGRE	34	34,6
RM DO RECIFE	15	40,4
RM DE FORTALEZA	19	64,9
RM DE SALVADOR	13	73,6
RM DE CURITIBA	29	53,5
RM DE CAMPINAS	20	37,0

Fonte: IBGE 2016, 2017 e 2018



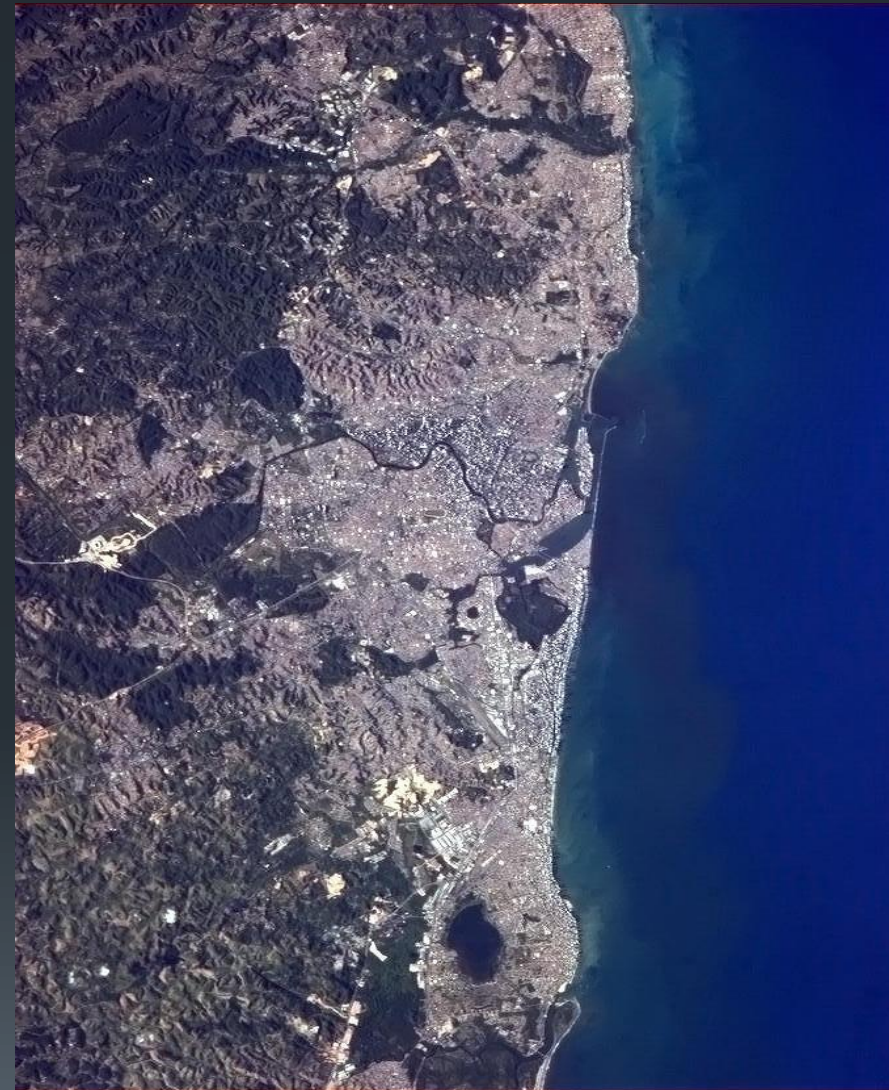
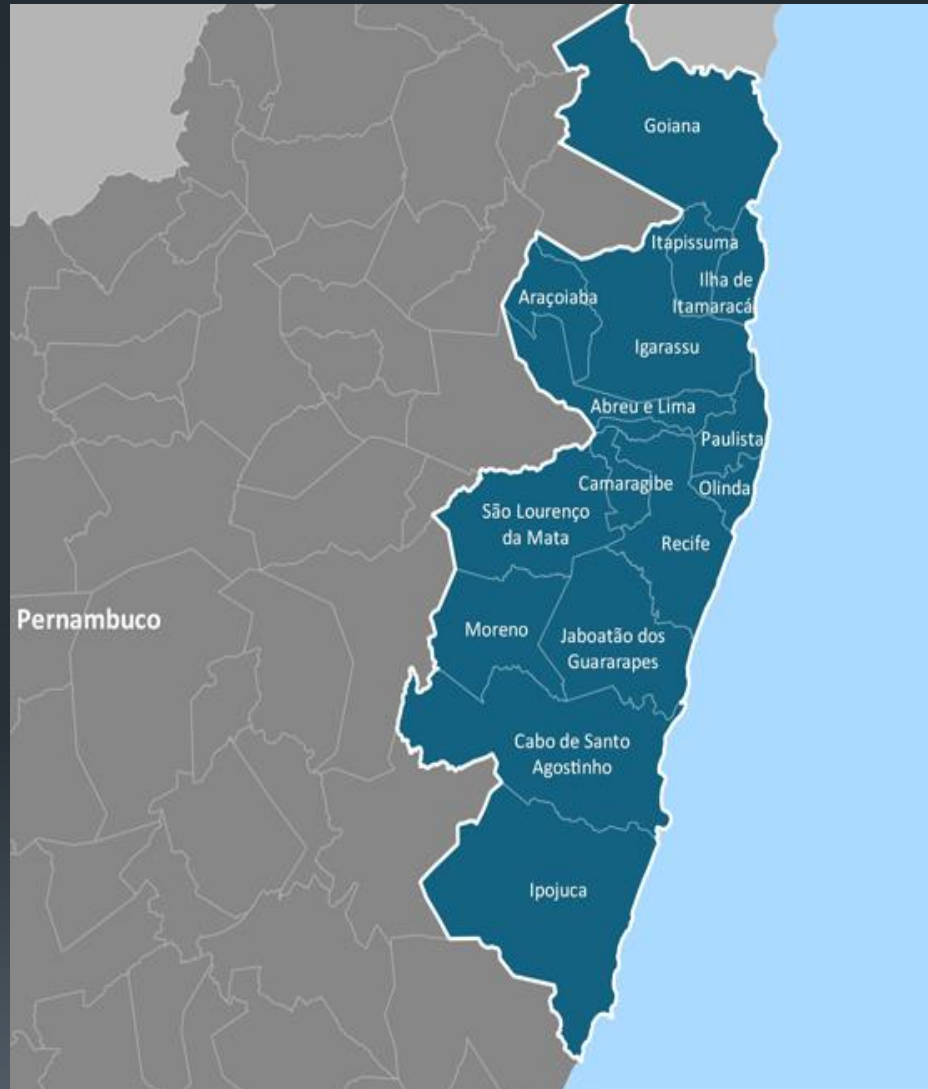
REGIÃO METROPOLITANA (RM) OU REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO (RIDE)	DENSIDADE DEMOGRÁFICA (habitante/km <sup>2</sup> )
RM São Paulo	2.714,4
RM Rio de Janeiro	1.928,3
RM Belo Horizonte	561,2
RIDE DF e entorno	78,4
RM Porto Alegre	417,3
RM Recife	1.260,7
RM Fortaleza	547,7
RM Salvador	918,8
RM Curitiba	227,2
RM Campinas	850,4



POSIÇÃO NO ESTADO	MUNICÍPIO	POPULAÇÃO (habitantes)
1ª	RECIFE	1.633.697
2ª	JABOATÃO DOS GUARARAPES	695.956
3ª	OLINDA	390.771
6ª	PAULISTA	328.353
7ª	CABO DE SANTO AGOSTINHO	204.653
8ª	CAMARAGIBE	156.361
11ª	IGARASSU	115.398
12ª	SÃO LOURENÇO DA MATA	112.099
14ª	ABREU E LIMA	99.364
15ª	IPOJUCA	94.533
20ª	GOIANA	79.249
28ª	MORENO	62.119
77ª	ITAPISSUMA	26.338
82ª	ILHA DE ITAMARACÁ	25.789
108ª	ARAÇOIABA	20.268
<b>TOTAL</b>		<b>4.044.948</b>

Fonte: IBGE, Estimativa da População para 2017.

# REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE



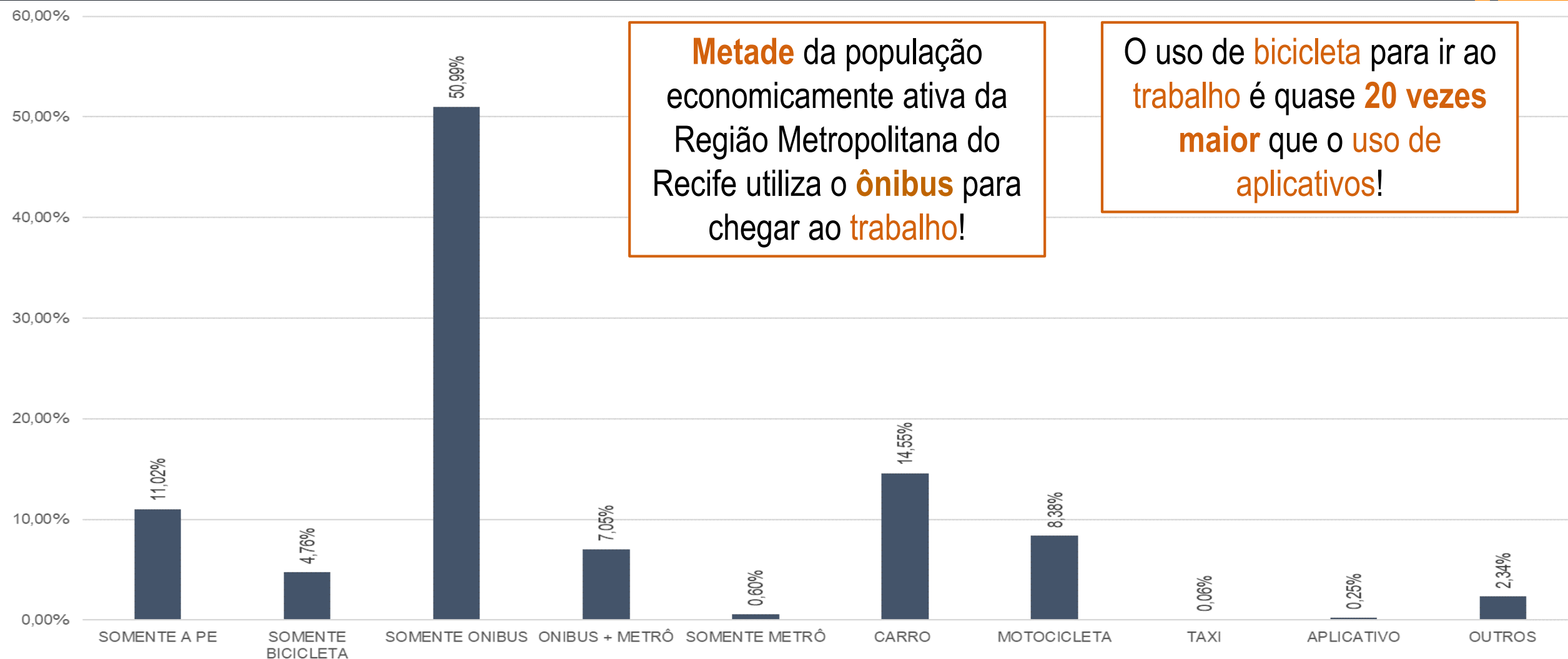


# SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

- 402 linhas
- 2.443 veículos em operação
- 2.684 veículos cadastrados
- 1,2 milhão de passageiros catracados por dia útil
- 1,8 milhão de passageiros (catracados + integrados) por dia útil

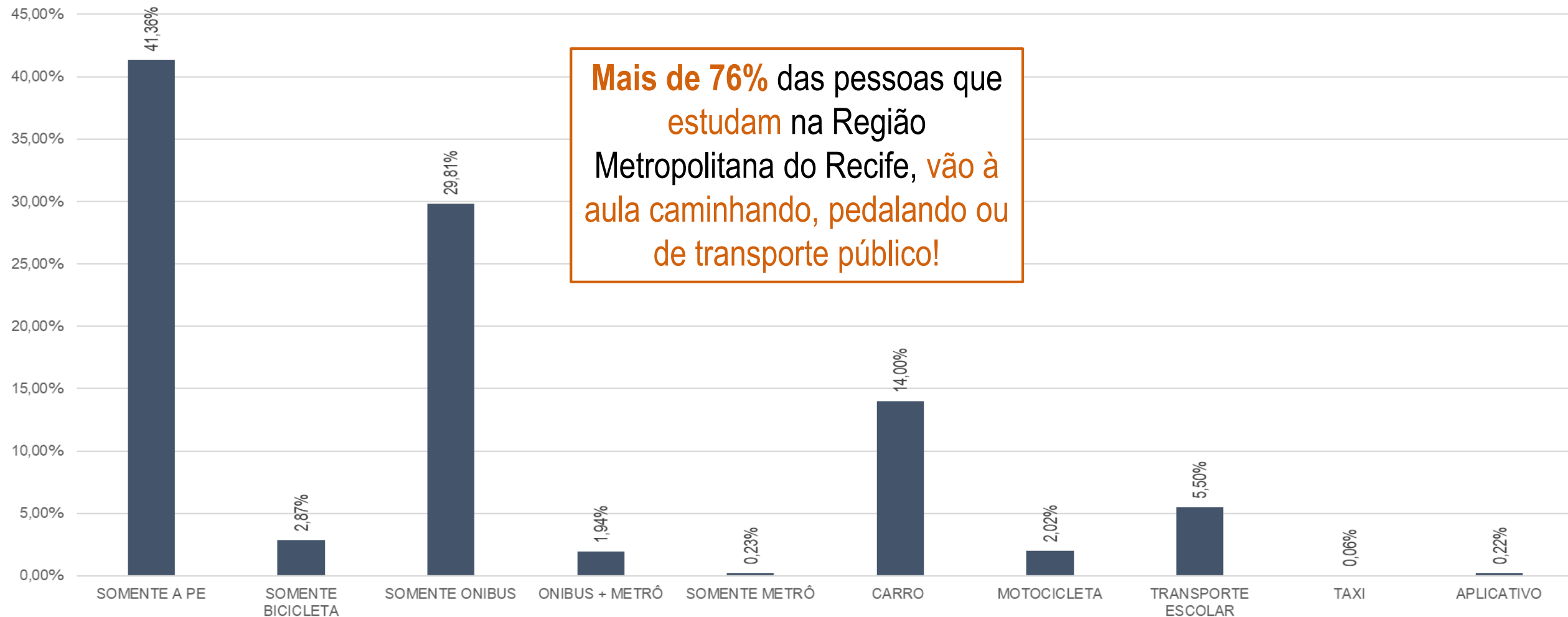
# Modo Principal – Trabalho

## Percentual da população economicamente ativa



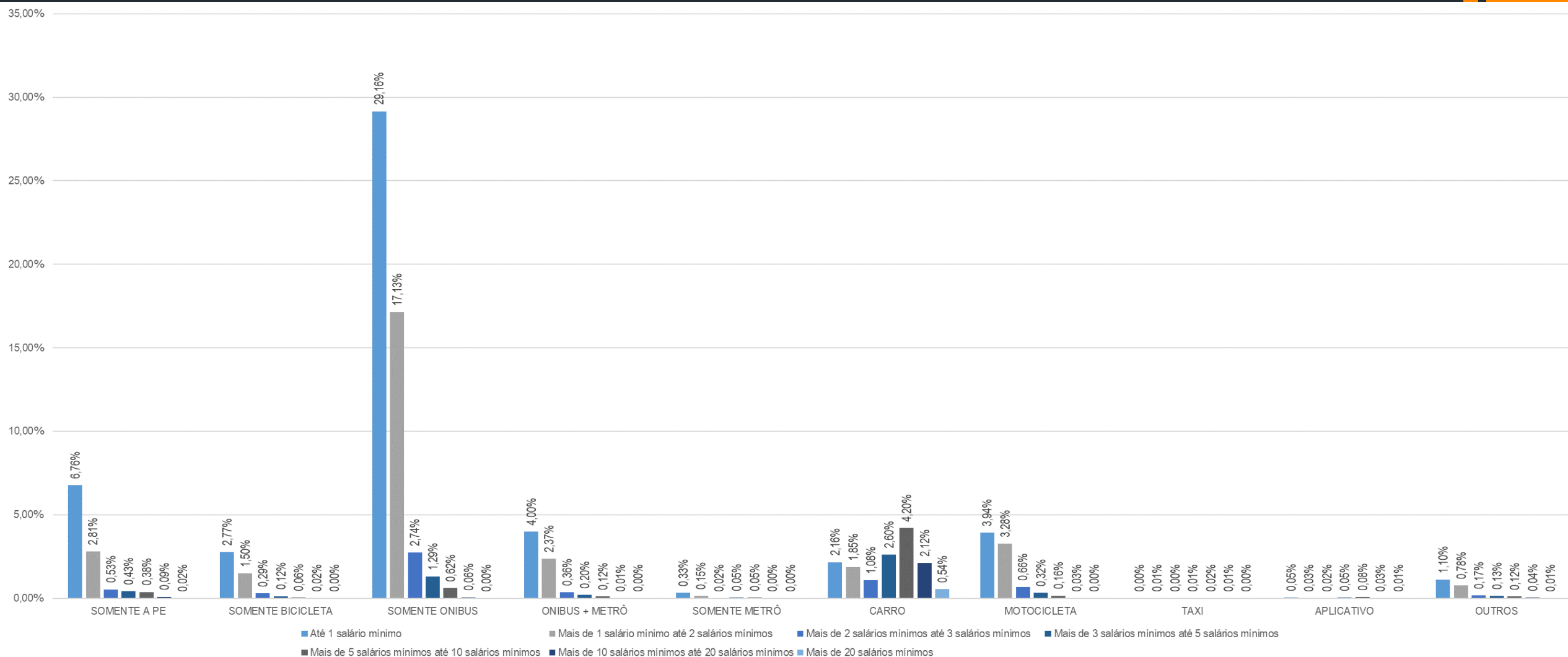
# Modo Principal – Educação

## Percentual da população matriculada Fundamental, Médio e Superior



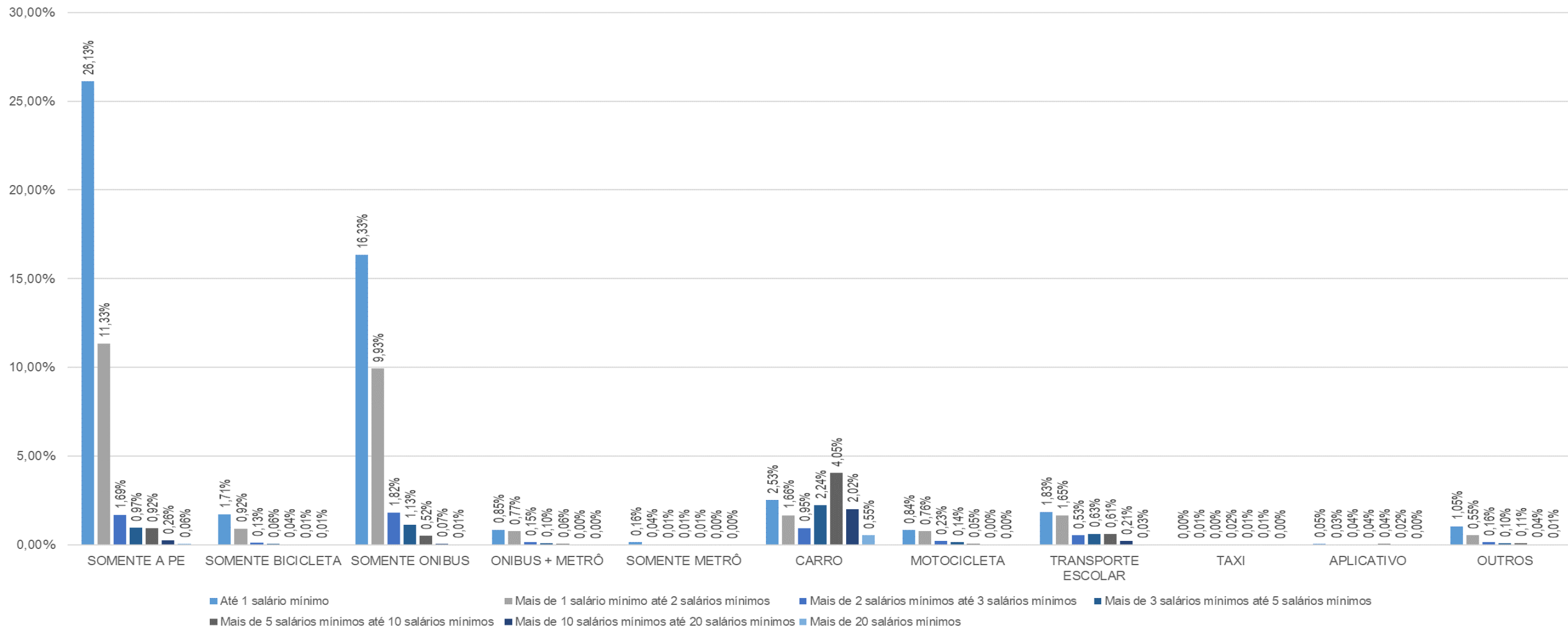
# Modo Principal – Trabalho

## Percentual da população economicamente ativa

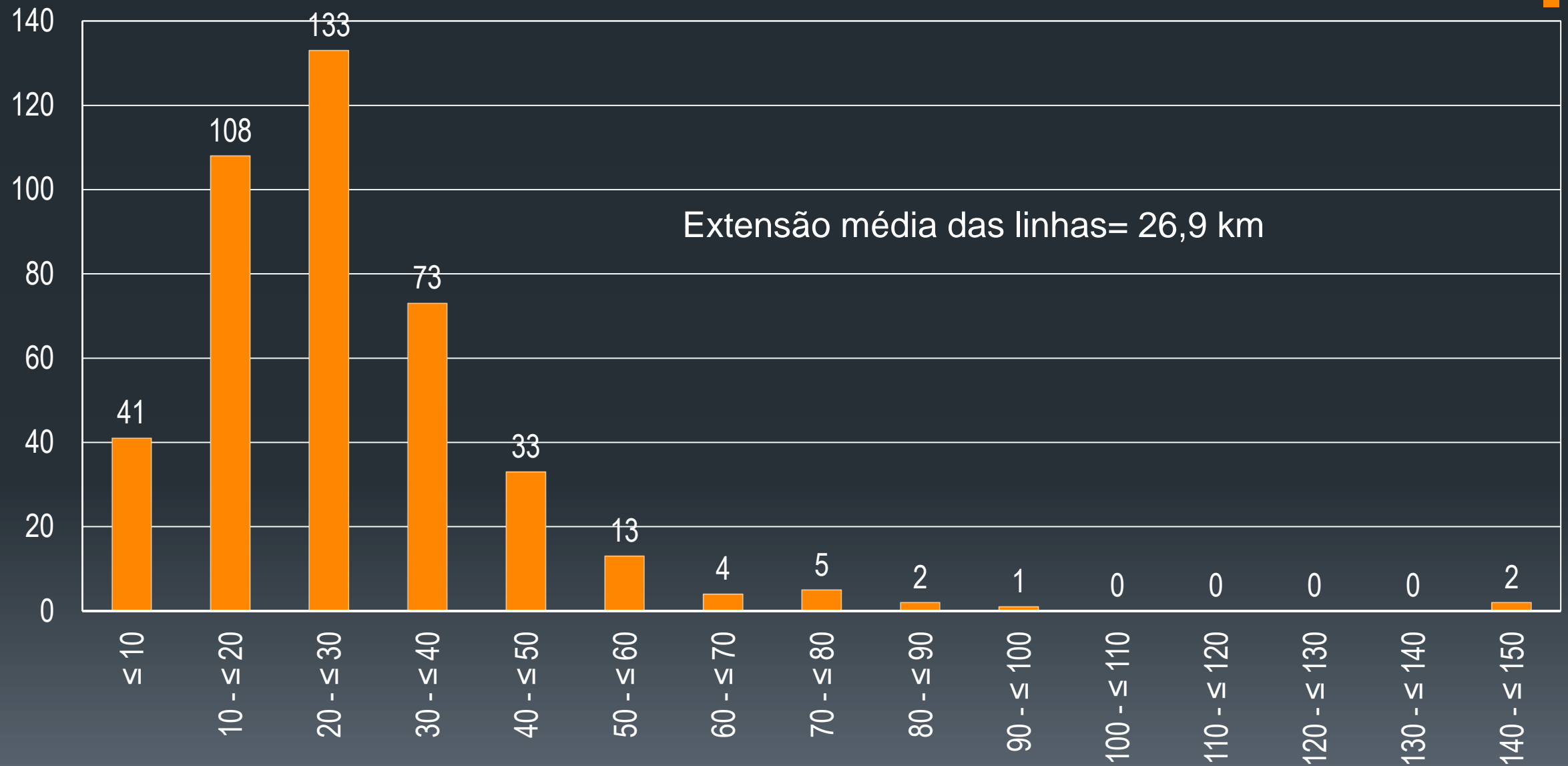


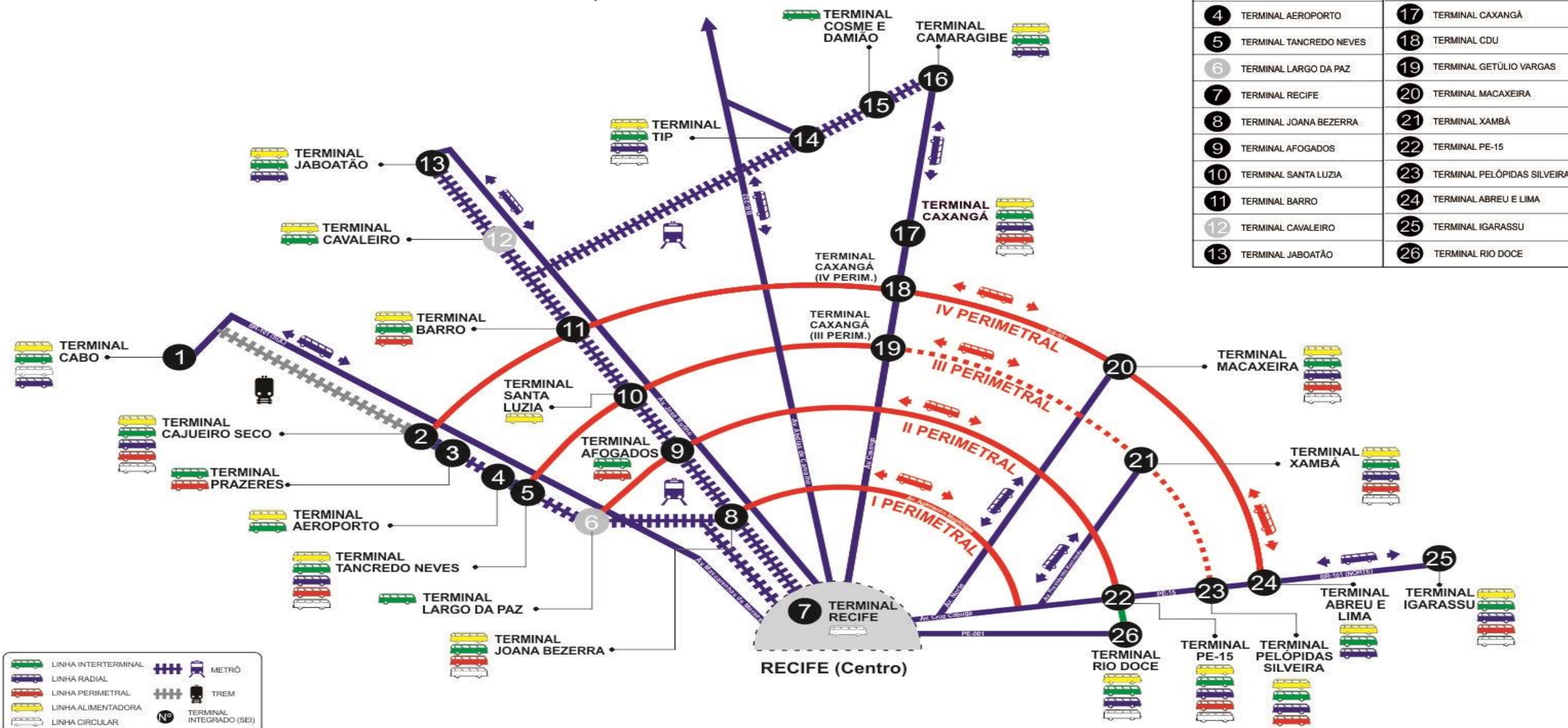
# Modo Principal – Educação

## Percentual da população matriculada Fundamental, Médio e Superior



## EXTENSÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS DO STPP/RMR





1	TERMINAL CABO	14	TERMINAL TIP
2	TERMINAL CAJUEIRO SECO	15	TERMINAL COSME E DAMIÃO
3	TERMINAL PRAZERES	16	TERMINAL CAMARAGIBE
4	TERMINAL AEROPORTO	17	TERMINAL CAXANGÁ
5	TERMINAL TANCREDO NEVES	18	TERMINAL CDU
6	TERMINAL LARGO DA PAZ	19	TERMINAL GETÚLIO VARGAS
7	TERMINAL RECIFE	20	TERMINAL MACAXEIRA
8	TERMINAL JOANA BEZERRA	21	TERMINAL XAMBÁ
9	TERMINAL AFOGADOS	22	TERMINAL PE-15
10	TERMINAL SANTA LUZIA	23	TERMINAL PELÓPIDAS SILVEIRA
11	TERMINAL BARRO	24	TERMINAL ABREU E LIMA
12	TERMINAL CAVALEIRO	25	TERMINAL IGARASSU
13	TERMINAL JABOATÃO	26	TERMINAL RIO DOCE

## COMENTÁRIOS ADICIONAIS SOBRE A REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE:



- CRIAÇÃO DA EMTU (1979), ATUAL GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE
- QUESTÕES INSTITUCIONAIS (METRÔ, MUNICÍPIOS)
- PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO (PDUI)
- NECESSIDADE DE FORTALECIMENTO DO ÓRGÃO GESTOR
- USO DE TECNOLOGIA: SISTEMA INTELIGENTE DE MONITORAMENTO DA OPERAÇÃO (SIMOP)



# A LEI NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA (LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012) INSTITUIU AS DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA.

- Começou a vigorar em 13/04/2012.
- A política de mobilidade urbana passou a ser um instrumento de política urbana.
- Os artigos 5º ao 7º apresentam os marcos fundamentais da política de mobilidade urbana (princípios, diretrizes e objetivos).



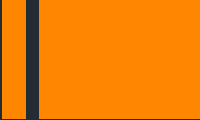
A LEI Nº 12.587/12 FOI DISCUTIDA POR 17 ANOS DENTRO E FORA DO CONGRESSO NACIONAL.

A SUA TRAMITAÇÃO NO CONGRESSO NACIONAL INICIOU EM 1995, COM A APRESENTAÇÃO DO PROJETO DE LEI 694/95, QUE INSTITUÍA DIRETRIZES NACIONAIS PARA O TRANSPORTE COLETIVO URBANO.



OS **MUNICÍPIOS** COM MAIS DE **20.000 HABITANTES** SÃO OBRIGADOS A ELABORAR OS SEUS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA, SOB PENA DE FICAREM **IMPEDIDOS** DE RECEBER **REPASSES** DE **RECURSOS FEDERAIS** PARA O SETOR.

**ART. 24, § 1º** - Em **Municípios acima de 20.000 (vinte mil)** habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o **Plano de Mobilidade Urbana**, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.



A **Constituição Federal** estabelece a **obrigatoriedade** de edição de **Plano Diretor** às **idades com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes** (art. 182, §1º) e para os Municípios em que o poder público queira impor obrigações ao proprietário de solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado (art. 182, §4º).

**Art. 182. § 1º** O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

## NO BRASIL

5.570 MUNICÍPIOS

1.768 MUNICÍPIOS (31,7%) POSSUEM POPULAÇÃO SUPERIOR A 20.000 HABITANTES (ESTIMATIVA DO IBGE PARA 2017).

## EM PERNAMBUCO

109 MUNICÍPIOS (58,9%) POSSUEM POPULAÇÃO SUPERIOR A 20.000 HABITANTES (ESTIMATIVA DO IBGE PARA 2017).

A POPULAÇÃO CONSIDERADA NA LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012, É A TOTAL E NÃO A URBANA.


O MUNICÍPIO DE CAETÉS POSSUI 26.577 HABITANTES DOS QUAIS APENAS 7.520 (28,3%) NA ZONA URBANA (ESTIMATIVA DO IBGE PARA 2017).





O ENFOQUE DO PLANO DEVERIA SER METROPOLITANO E NÃO ESTRITAMENTE MUNICIPAL.

A LEI OBRIGA OS MUNICÍPIOS A APRESENTAREM OS SEUS PLANOS DE MOBILIDADE (SOB PENA DE FICAREM IMPEDIDOS DE RECEBEREM REPASSES DE RECURSOS FEDERAIS PARA A MOBILIDADE URBANA), MAS NÃO OBRIGA AS METRÓPOLES AO MESMO PROCEDIMENTO.



Na página do Ministério das Cidades (consulta realizada no dia 12/07/2016), constava o recebimento de Planos Municipais de Mobilidade de apenas 26 municípios em todo o Brasil (1,5% dos que seriam exigidos), dos quais apenas um no Nordeste (Ipojuca/PE). Conforme indicado na própria página, esses planos não haviam sido ainda analisados pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do então Ministério das Cidades.

NECESSIDADE DE CAPACITAÇÃO DOS TÉCNICOS MUNICIPAIS

APORTE DE RECURSOS FINANCEIROS PARA OS MUNICÍPIOS





UM PILAR FUNDAMENTAL É A **PRIORIDADE** QUE DEVERÁ SER CONFERIDA AO **TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS** (ÔNIBUS E METRÔ), COM A **GESTÃO METROPOLITANA** E NÃO MUNICIPAL.