



EIXO TEMÁTICO:

- (X) Acessibilidade e Mobilidade Urbana
- () Arborização Urbana
- () Espaços Livres de Uso Público
- () Geração de Renda e o Desenvolvimento Sustentável
- () Gerenciamento de Resíduos Sólidos Urbanos
- () Gestão de Riscos e Desastres Urbanos
- () Gestão Qualitativa de Obras Públicas
- () Governança Pública
- () Habitação e a Gestão de Territórios Informais
- () Participação Popular e o Direito à Cidade
- () Planos e Projetos Urbanísticos
- () Políticas Públicas e o Meio Ambiente
- () Rios Urbanos e a Infraestrutura Verde
- () Saneamento Ambiental

Análise da implementação dos Planos de Mobilidade Urbana no interior do Estado de São Paulo

Analysis of the implementation of Urban Mobility Plans in the interior of the State of Sao Paulo

Análisis de la implementación de Planes de Movilidad Urbana dentro del Estado de Sao Paulo



RESUMO

O objetivo deste artigo é entender como as diretrizes colocadas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana foram aplicadas na prática por municípios com o Plano de Mobilidade Urbana já finalizado, buscando relações entre o tema (tipos de ações e abordagens) e os municípios (porte e as características individuais). Com base nos documentos referentes a Mobilidade Urbana no Brasil e as cartilhas de implantação, com foco no PlanMob (2015), foi construído um quadro com os itens de análise dos planos municipais. Como objeto de estudo, foram escolhidas duas cidades de mesmo porte no interior do estado de São Paulo e que já tivessem concluído seus Planos de Mobilidade: Ribeirão Preto e Sorocaba. Após uma breve análise do histórico e das características de cada cidade, foi elaborado um quadro comparativo entre o que o PlanMob (2015) previa e o que as cidades realmente executaram em relação as ações e diretrizes. Por meio desta análise comparativa, foi possível observar que Ribeirão Preto, por não ter uma boa infraestrutura inicial, precisa corrigir problemas básicos relacionados ao transporte urbano, apresentando suas ações e diretrizes previstas em curto e médio prazos de ação. Já Sorocaba, com investimentos constantes em mobilidade, pode, ao criar seu plano de ação, investir em ações alternativas e inovações a longo prazo, pois seu sistema viário necessitaria de poucas intervenções estruturantes de caráter urgente.

PALAVRAS-CHAVE: Planos de Mobilidade. Ribeirão Preto. Sorocaba.

ABSTRACT

The objective of this article is to understand how the guidelines of the National Urban Mobility Policy were applied in practice by municipalities with the Urban Mobility Plan already finalized, seeking relations between the theme (types of actions and approaches) and municipalities (size and individual characteristics). Based on the documents referring to Urban Mobility in Brazil and in the implantation booklets, in particular PlanMob (2015), a table was constructed with the analysis items of the municipal plans. As object of study, two cities of the same size in the interior of the state of Sao Paulo were chosen and had already completed their Mobility Plans: Ribeirao Preto and Sorocaba. After a brief analysis of the history and characteristics of each city, a comparative table was drawn up between what PlanMob (2015) predicted and what cities actually executed in relation to actions and guidelines. Through this comparative analysis, it was possible to observe that Ribeirao Preto, because it does not have a good initial infrastructure, needs to correct problems related to urban transportation, presenting its actions and guidelines in the short and medium term actions. With the constant investments in mobility, Sorocaba can, by creating its action plan, invest in alternative actions and long-term innovations, because its road system would require few structuring interventions of an urgent nature.

KEYWORDS: Mobility Plan. Ribeirao Preto. Sorocaba.

RESUMEN

El propósito de este artículo es entender cómo se aplican las directrices impuestas por la Política Nacional de Movilidad Urbana en la práctica por los municipios con el Plan de Movilidad Urbana ya finalizado, buscando los vínculos entre el sujeto (tipos de acciones y enfoques) y municipios (tamaño y características individuales). Sobre la base de los documentos relativos a la movilidad urbana en Brasil y en los manuales de implementación, centrándose en PlanMob (2015) se construyó un marco con los planes municipales elementos de análisis. A medida que el objeto de estudio se eligieron dos ciudades de tamaño similar en el estado de Sao Paulo y que ya habían completado sus planes de movilidad: Ribeirão Preto y Sorocaba. Después de una breve revisión de la historia y las características de cada ciudad, una tabla comparativa entre lo que proporcionó la PlanMob (2015) y que las ciudades realmente lleva a cabo en relación con las acciones y directrices se ha preparado. A través de este análisis comparativo, se observó que Ribeirao Preto, por no tener una buena infraestructura inicial, la necesidad de solucionar los problemas básicos relacionados con el transporte urbano, con sus acciones y directrices establecidas en la acción a corto y medio plazo. Ya Sorocaba, con constantes inversiones en movilidad, puede, al crear su plan de acción, invertir en acciones de innovación y alternativa a largo plazo debido a que su sistema de carreteras requieren pocas intervenciones estructurales de urgencia.

PALABRAS CLAVE: Plan de Movilidad. Ribeirao Preto. Sorocaba.



INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana pode ser interpretada como um conjunto de políticas e ações no planejamento do transporte urbano, motorizado ou não, que permita a ampla circulação e acesso ao espaço urbano. Para isto, os órgãos gestores municipais e metropolitanos dão prioridade aos modos de transporte coletivo, com integração à modos privados e não motorizados.

Este tema é tratado, no cenário brasileiro, por meio da PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana e do PMU - Plano de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12). A PNMU estabelece os princípios e as diretrizes para o PMU. Os municípios são os encarregados da elaboração, avaliação, revisão e atualização do Plano a cada 10 anos. (BRASIL, 2012)

Em abril de 2015, terminou o prazo inicial fixado para que os municípios brasileiros com mais de 20 mil habitantes elaborem seus Planos Diretores de Mobilidade Urbana. Caso contrário, essas cidades não poderiam obter recursos federais para suas obras de transporte urbano. Entretanto, o projeto de lei 7898/14, aprovado em dezembro de 2015, prorrogou o prazo de implantação para abril de 2018, pois uma grande parte dos municípios ainda não havia elaborado o PMU.

Investigar como os municípios que já implantaram o PMU idealizaram seus planos de ação é importante para entender como as orientações transmitidas pela PNMU e por suas cartilhas estão sendo colocadas em prática. As cidades paulistas de Sorocaba e Ribeirão Preto foram escolhidas para esta análise pois são polos regionais de atividades econômicas, no qual a boa qualidade de mobilidade urbana torna-se de suma importância para a adequada gestão destas cidades.

A análise foi feita comparando os itens exigidos na cartilha do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) com as ações implantadas por cada cidade, traçando um comparativo entre o porte do município e o tipo de abordagem em cada tema, com o foco nos principais componentes do sistema de transporte: *transporte individual (privado)*, *transporte coletivo (público ou privado)* e *transporte não-motorizado (bicicletas e a pé)*.

OBJETIVOS

O objetivo do artigo é entender como as diretrizes colocadas pelas cartilhas de referência da PNMU, como o PlanMob, foram aplicadas na prática por municípios com o PMU já finalizado, buscando relações entre os tipos de ações e abordagens dos temas com o porte e as características individuais de cada município.

METODOLOGIA

Os conceitos iniciais da PNMU já eram discutidos há quase uma década antes de sua criação, no Caderno MCidades 6 de 2004. Para se ter informações para a análise da implantação dos



Planos nos municípios, foram analisados os 3 principais documentos que tratavam deste assunto: **Caderno MCidades 6 (2004), Cartilha PNMU (2013) e PlanMob (2015).**

O Caderno MCidades 6 apresenta a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMUS), que discute as primeiras diretrizes para o desenvolvimento das políticas de mobilidade urbana e que resultaram na atual PNMU; promovendo o entendimento sobre a importância da mobilidade nas cidades atuais, trazendo diagnósticos sobre a situação da mobilidade urbana em 2004 no Brasil, ano de publicação do caderno, e traçando objetivos e diretrizes para a implantação de ações que promovam a mobilidade e melhorem a qualidade de vida nas cidades. (MCIDADES, 2004)

Cerca de um ano após a publicação da Lei 12.587/12, que instituiu a PNMU, foi criada **uma cartilha de orientações gerais**, que resume e exemplifica pontos da lei de maneira mais prática, retomando as observações feitas no Caderno 6 em 2004 sobre o transporte individual, como a política da valorização do transporte coletivo e não motorizado em detrimento do transporte individual, citando os termos da lei que especificam essas ações.

Em 2015, com os problemas em relação ao atraso na elaboração dos Planos de Mobilidade, foi lançado o PlanMob: caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Este caderno é um aprofundamento bem mais detalhado da cartilha de 2013, com as diretrizes e ações dos planos especificadas detalhadamente em cada caso. São exemplificadas as ações necessárias nos três componentes principais do sistema de mobilidade urbana: modo não motorizado, motorizado individual e motorizado coletivo.

O PlanMob reforça alguns pontos obrigatórios que a Lei 12.587 impõe na estrutura de ações e diretrizes do PMU. Para as comparações entre as diretrizes e a aplicação do Plano nas cidades, foi definido que seriam analisados alguns destes pontos divididos nos três componentes de transporte analisados: Transporte Motorizado Coletivo, Transporte Motorizado Individual, Transporte não-motorizado. Os pontos escolhidos foram:

- Circulação Viária;
- Infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana;
- Integração dos modos de transporte público, privado e não motorizado;
- Áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- Polos Geradores de Viagem;
- Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

Destes pontos, *Circulação Viária, Integração dos modos de transporte público, privado e não motorizado e Polos Geradores de Viagem* não puderam ser divididos nos componentes do transporte e, portanto, serão analisados para o sistema de transporte no geral.

Definidos os itens e divisões, foi realizada uma pesquisa no PlanMob para verificar quais as ações que o Plano de Mobilidade prevê para cada item e sua respectiva divisão. Esta pesquisa gerou uma tabela que define a metodologia de análise entre as



propostas do Plano e as ações dos municípios, que será dividida no Quadro 1, que apresenta uma análise segregada pelos três componentes do sistema de transporte, e no Quadro 2, em que a análise considerou os três componentes simultaneamente.

Estes quadros foram usados para analisar comparativamente o que os municípios propõem em seu PMU para a solução de seus problemas específicos. Ademais, os resultados desta análise são usados para elaborar uma comparação entre os municípios estudados, visando identificar pontos comuns e divergências nas ações, considerando a realidade de cada um.



Quadro 1: Ações propostas para análise geral dos componentes do transporte.

ÍNDICES	AÇÕES
Circulação viária (Lei Art.24)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sentido único de direção em vias saturadas, reservando espaço para estacionamento; 2. Alargamento das calçadas; 3. Sistema de rodízio de placas veiculares; 4. Controle semafórico nos acessos a uma via de trânsito rápido e acesso controlado e com demanda próxima ao seu limite de saturação; 5. Pedágio urbano para o acesso em determinadas vias ou regiões da cidade; 6. Restringir e controlar o acesso e a circulação, permanentes ou temporários, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados: contribui para a criação de ambientes mais seguros e amigáveis para a caminhada, facilita a acessibilidade do pedestre e a circulação de bicicletas em áreas específicas da cidade. 7. Política de estacionamento e Integração com o Planejamento do Uso do Solo Urbano: usar a receita excedente derivada das tarifas de estacionamento para dar apoio a outras necessidades de mobilidade. 8. Redução do limite das velocidades nas vias. 9. Implementação de equipamentos de redução de velocidade (lombadas); 10. Desenho de ruas com traçado sinuoso 11. Adoção de equipamentos eletrônicos de controle de velocidade e obediência aos semáforos.
Integração dos modos de transporte público, privado e não motorizado (Lei Art.24)	<ol style="list-style-type: none"> 12. Integração entre a malha cicloviária da cidade e desta com o sistema de transporte coletivo; 13. Interligação de áreas residenciais aos grandes equipamentos de transporte coletivo (terminais e corredores). 14. Terminal de integração, equipamentos urbanos de apoio à operação (terminais, estações de transferência ou pontos de parada com tratamento especial) com condições adequadas para a guarda em segurança das bicicletas.
Polos geradores de viagem (Lei Art. 24)	<ol style="list-style-type: none"> 15. Legislação de tratamento de polos geradores de tráfego (PGTs) 16. Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) 17. Estudos de Impacto Ambiental (EIA). 18. Localização e caracterização dos polos geradores de viagens.

Fonte: Adaptado de BRASIL (2016).



Quadro 2: Ações propostas para análise individual dos componentes do transporte.

ÍNDICE	TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO	TRANSPORTE COLETIVO	TRANSPORTE NÃO-MOTORIZADO
<p>Infraestruturas do sistema de mobilidade urbana (Lei Art. 24)</p>	<p>19. Estacionamento para Veículos Privados.</p>	<p>20. Micro-ônibus com serviços diferenciados.</p> <p>21. Sinalização vertical e horizontal, comunicação com os usuários e fiscalização preferencialmente com a utilização de câmeras de monitoramento.</p> <p>22. Corredores ou faixas exclusivas que favorecem as linhas de ônibus em uma determinada via. Faixas exclusivas para ônibus - BRS (Bus Rapid Service). BRT (Bus Rapid Transit).</p> <p>23. VLTs (veículos leves sobre trilhos).</p> <p>24. Bilhetagem eletrônica.</p> <p>25. Mototáxi; Táxis: planejamento dos pontos fixos e da infraestrutura.</p>	<p>26. Estreitamento da pista e Aumento da largura das calçadas.</p> <p>27. Criação de ruas sem saída e de bolsões residenciais.</p> <p>28. Restrições das manobras e da velocidade de circulação com a implantação de faixas de pedestres elevadas</p> <p>29. Programação semafórica com tempos específicos para as travessias ou por atuação (botoeira).</p> <p>30. Utilização de obstáculos para o estacionamento de veículos sobre as calçadas (frades), com uma faixa de circulação livre para os pedestres.</p> <p>31. Respeito as normas de acessibilidade (rampas): rebaixamento das guias ou meios-fios nas esquinas e nos locais onde houver faixa de travessia para permitir o trânsito de cadeirantes, com rampas com as inclinações máximas estabelecidas pela ABNT.</p> <p>32. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas: ciclofaixas, ciclovias, bicicletários, etc.</p> <p>33. Bicicletas Públicas.</p>



Quadro 2: Ações propostas para análise individual dos componentes do transporte. (continuação)

ÍNDICE	TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO	TRANSPORTE COLETIVO	TRANSPORTE NÃO-MOTORIZADO
<p>Áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos (Lei Art. 24)</p>	<p>34. Estacionamentos rotativos tarifados/ Restrições de estacionamento em trechos críticos em horários de pico.</p> <p>35. Tarifas adequadas</p>	<p>36. Políticas de estacionamento que sirvam de alimentadores de transporte coletivo.</p> <p>37. Restrições de estacionamento em trechos críticos dos itinerários.</p> <p>38. Eliminação ou redução da oferta de vagas para estacionamento: detrimento a algum outro uso da via para a priorização do transporte público.</p> <p>39. Adoção de pontos fixos para estacionamento dos táxis, com ou sem limite de vagas.</p>	<p>40. Implantação de estacionamentos de curta permanência (paraciclos).</p> <p>41. Fiscalização do estacionamento irregular, principalmente sobre as calçadas.</p>
<p>Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade (Lei Art. 24)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Não foram encontradas ações específicas nas cartilhas orientadoras da PNMU em relação a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, dentro da área do transporte individual motorizado 	<p>42. Construção de rampas para acesso às plataformas de embarque e desembarque.</p> <p>43. BRS: disponibilizar informação aos usuários, monitoramento e reeducação.</p>	<p>44. Localização e sinalização adequada de equipamentos urbanos públicos (postes, telefones, lixeiras, etc.).</p> <p>45. Rebaixamento de meios-fios nas esquinas e junto às faixas de segurança.</p> <p>46. Remoção de barreiras físicas como separadores de fluxos nos locais de travessia de pedestres.</p> <p>47. Sinalização no passeio público de rotas para a circulação de deficientes visuais.</p>

Fonte: Adaptado de BRASIL (2016).



RESULTADOS

Com base nos quadros 1 e 2, foram analisados os Planos de Mobilidade das cidades de Ribeirão Preto e Sorocaba, pois possuem porte e importância econômica e regional semelhantes e já haviam finalizado seus planos antes de 2015.

O município de **Sorocaba** fica localizado na região Sul do Estado de São Paulo. Possui população estimada de 652.481 habitantes (IBGE, 2016), cerca de 450 km² de território e uma densidade populacional de 1304,18 hab./km²; sendo o município sede da Região Metropolitana de Sorocaba (RMS) que, em conjunto com as Regiões Metropolitanas de São Paulo (RMSP), Baixada Santista e Campinas (RMC), forma o Complexo Metropolitano Expandido. É uma das pioneiras do país quando se trata de mobilidade e urbanização, de tal modo que o Plano de Mobilidade da cidade foi iniciado antes mesmo da aprovação da Lei da Mobilidade Urbana (12.587/12) e, atualmente, já possui mais de 100km de ciclovias pela cidade.

O histórico da cidade tratando-se da mobilidade urbana refletiu-se em seu Plano de Mobilidade: o PDTUM, Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade. Os investimentos na área do transporte cicloviário permeavam quase todas as ações, junto a expansão dos corredores de transporte, que priorizam o transporte coletivo, e o sistema de bicicletas públicas (Integrabike). Outro ponto importante das propostas de ação é o desestímulo ao transporte individual, através de diretrizes de rodízio, pedágio urbano, redução das vagas de estacionamento na zona central e valorização do transporte coletivo e não motorizado.

A organização do PDTUM é feita mostrando cada proposta, seu prazo de implantação, justificativa, custo e viabilidade. Ao final do Plano é mostrado os instrumentos de financiamento dos projetos, bem como os gastos com mais detalhes (URBES, 2014).

O município de **Ribeirão Preto** fica localizado na região Norte do Estado de São Paulo. Possui população estimada de 674.405 habitantes (IBGE, 2016), cerca de 650 km² de território e uma densidade populacional de 928,92 hab./km² (IBGE, 2010); sendo o município sede da Região Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP). Possui um aeroporto regional que é um dos principais do interior do estado e sua economia é voltada, em grande parte, para o agronegócio.

O PlanMob Ribeirão Preto (Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto) foi concluído no final de 2012, ano em que a Lei de Mobilidade Urbana entrou em vigor. O Plano detalha a etapa de prognóstico da mobilidade na cidade e foca principalmente na expansão dos corredores de transporte coletivo e terminais e estações de conexão em suas propostas. A abordagem das propostas, diferente do Plano de Sorocaba, apresenta mais imagens, mapas e gráficos, do que longas descrições textuais (RIBEIRÃO PRETO, 2015).

Para a comparação entre as ações das cidades, foi organizado um quadro (Quadro 3) baseada nos quadros de itens gerais do PlanMob 2015 (Quadros 1 e 2), contendo as cidades analisadas, os índices e os horizontes de tempo.



Quadro 3: Ações do PlanMob para cada cidade da análise.

Tema	Código	Ações	Municípios	SOROCABA	RIBEIRÃO PRETO	Legenda: Prazo de Implantação		
Circulação viária	1	Sentido único			X		Curto	
	2	Alargamento das calçadas		X	X		Médio	
	3	Sistema de rodízio		X			Longo	
	4	Controle semafórico		X	X		Curto/Médio	
	5	Pedágio urbano		X			Médio/Longo	
	6	Restrição e Controle de acesso		X			Curto/Médio/Longo	
	7	Política de estacionamento		X	X		Observações	
	8	Redução do limite das velocidades					TC / TC ¹	Transporte Coletivo
	9	Lombadas					PGT ²	Polo Gerador de Tráfego
	10	Ruas com traçado sinuoso					EIV ³	Estudo de Impacto de Vizinhança
	11	Controle de velocidade					EIA ¹¹	Estudo de Impacto Ambiental
Infraestruturas do sistema de mobilidade urbana	12	Integração das Ciclovias com o TC ¹		X	X		BRS ¹²	Bus Rapid Service
	13	Interligação das residências aos TCs ¹		X	X		BTR ¹³	Bus Transport Rapid
	14	Terminal de Integração		X	X		VLT ²¹	Veículo Leve sobre Trilhos
Áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos	34TI	Estacionamentos rotativos e restrições		X			Frades ²²	Obstáculos que evitam estacionamento irregular
	35TI	Tarifas adequadas e redução da oferta de estacionamento		X			TI	Transporte Individual
	36TC	Política de estacionamento para priorizar o TC ¹		X			TNM	Transporte Não Motorizado
	37TC	Restrições de estacionamento						Ações que não foram contempladas em nenhuma cidade
	38TC	Eliminação ou redução da oferta de estacionamento		X	X			
	39TC	Pontos de Táxi fixos						
	40TNM	Paraciclos		X	X			
41TNM	Fiscalização de estacionamento irregular							



Quadro 3: Ações do PlanMob para cada cidade da análise. (continuação)

Tema	Código	Ações	Municípios	SOROCABA	RIBEIRÃO PRETO	Legenda: Prazo de Implantação	
Polos geradores de viagem	15	PGT ²		X			Curto
	16	EIV ³		X			Médio
	17	EIA ¹¹					Longo
	18	Localização dos Polos Geradores		X	X		Curto/Médio
Integração dos modos de transporte público, privado e não motorizado	19TI	Estacionamento para veículos privados		X	X		Médio/Longo
	20TC	Micro-ônibus Diferenciado					Curto/Médio/Longo
	21TC	Sinalização e monitoramento			X		Observações
	22TC	BRS ¹² e BRT ¹³		X	X	TC / TC ¹	Transporte Coletivo
	23TC	VLT ²¹		X		PGT ²	Polo Gerador de Tráfego
	24TC	Bilhetagem Eletrônica				EIV ³	Estudo de Impacto de Vizinhança
	25TC	Serviços de Táxi		X		EIA ¹¹	Estudo de Impacto Ambiental
	26TNM	Estreitamento da Pista e Alargamento do Passeio		X	X	BRS ¹²	Bus Rapid Service
	27TNM	Ruas sem saída e bolsão residencial				BTR ¹³	Bus Transport Rapid
	28TNM	Faixa de pedestre elevada		X		VLT ²¹	Veículo Leve sobre Trilhos
	29TNM	Programação Semafórica			X	Frades ²²	Obstáculos que evitam estacionamento irregular
	30TNM	Faixa de Circulação e frades ²²				TI	Transporte Individual
	31TNM	Normas de Acessibilidade (Rampas)		X	X	TNM	Transporte Não Motorizado
	32TNM	Circulação de Ciclistas		X	X		Ações que não foram contempladas em nenhuma cidade
	33TNM	Bicicletas Públicas		X			
42TC	Rampas nas plataformas		X				
43TC	Informação ao Usuário			X			
44TNM	Localização dos Equipamentos Urbanos		X	X			
45TNM	Rebaixamento de meios-fios		X				
46TNM	Remoção de Barreiras Físicas						
47TNM	Sinalização para deficientes visuais		X				

Fonte: Elaborado pelo autor.



CONCLUSÃO

O quadro 3 mostra que a maioria das ações de Sorocaba contemplam os três prazos de implantação, com foco no médio e longo prazo; enquanto Ribeirão Preto tem foco no curto prazo. Isso pode ser explicado pelo fato de Sorocaba já possuir um sistema de mobilidade bem estruturado antes da finalização do plano, então as ações foram focadas nos projetos a longo prazo; já Ribeirão necessita aprimorar seu sistema viário e de mobilidade, tornando as ações de intervenção mais imediatas. Este fato reflete em outros pontos como o número de itens atendidos por cada cidade: Ribeirão atendeu 19 dos 47 itens apresentados no PlanMob enquanto Sorocaba atendeu 30 itens.

As ações do Plano de Sorocaba estão voltadas a ampliação do sistema viário já existente e a implantação de ações inovadoras dentro do cenário nacional, permitindo a abordagem de itens diversos e o pioneirismo de algumas ações, que devem servir de modelo para outras cidades do país.

O histórico de investimento em mobilidade é um dos pontos chave que diferenciam os planos de ação de cidades de mesmo porte. Sem uma boa infraestrutura inicial, os municípios precisam corrigir problemas básicos do cotidiano. Com isso, as ações e diretrizes previstas neste tipo de plano tem seus prazos de ação mais imediatos. Uma cidade com investimentos constantes em mobilidade pode, ao criar seu plano de ação, investir em ações alternativas e inovações a longo prazo, pois seu sistema viário necessitaria de poucas intervenções estruturantes.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL (2012). **Lei n. 12587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 18 mar. 2016.

BRASIL (2016). MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob**: caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>>. Acesso em: 18 mar. 2016.

IBGE (2016). **Dados do Estado de São Paulo**. Disponível em <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?coduf=35>>. Acesso em: 18 mar. 2016.

MCIDADES (2004). **Política Nacional de Mobilidade Urbana e Sustentável**. Disponível em <<http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/128/titulo/cadernos-mcidades-6---politica-nacional-de-mobilidade-urbana-sustentavel>> Acesso em: 17 mar. 2016.

RIBEIRÃO PRETO (2015). **Plano de Mobilidade Urbana**. Disponível em <<http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/transerp/mobilidade/i07apresentacao.html>>. Acesso em: 18 mar. 2016.

URBES (2014). **Sorocaba - Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade**. Disponível em: <https://www.urbes.com.br/uploads/plano_diretor_mobilidade_audiencia_2.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2016.