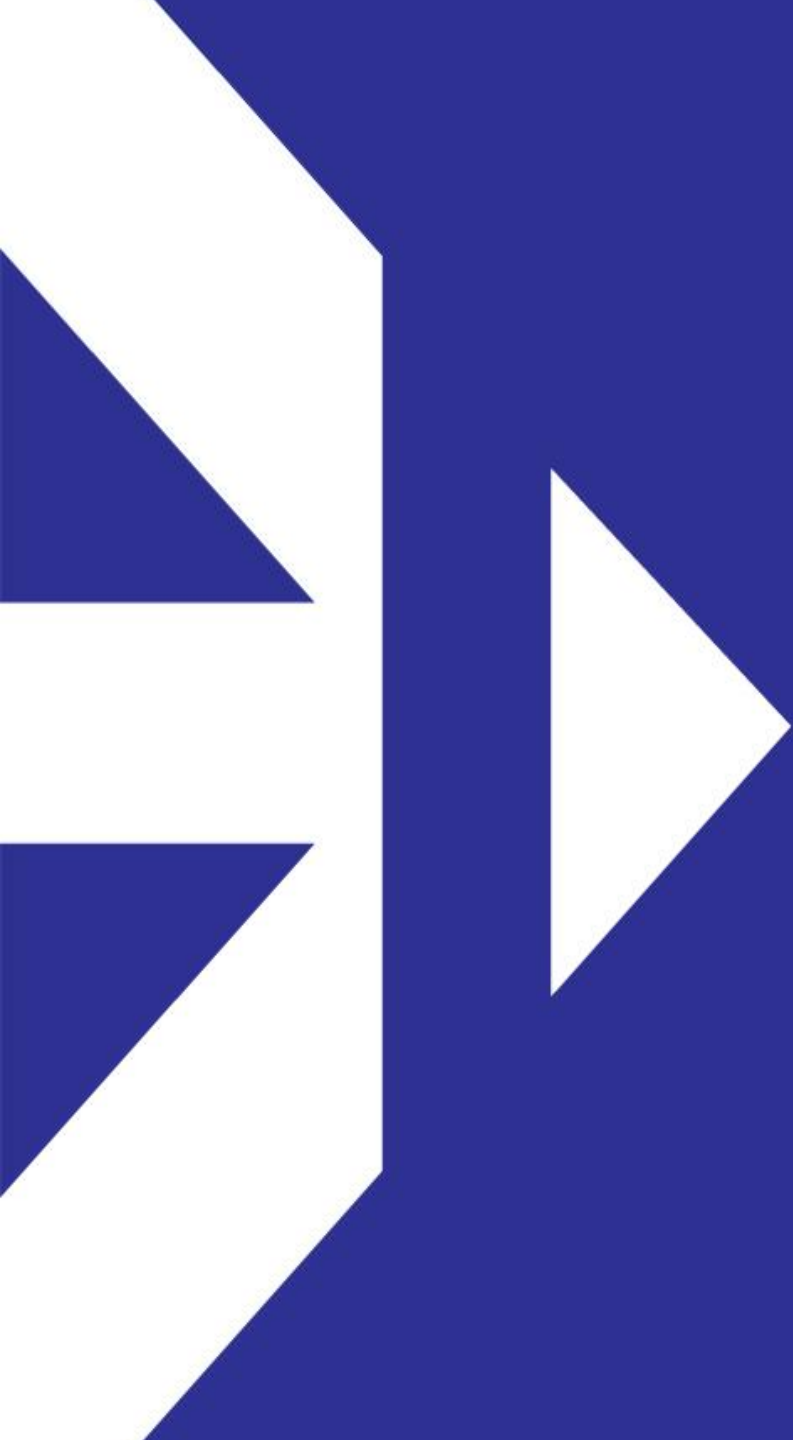




**Trabalhos de Monitoramento e Avaliação do Plano
Diretor Estratégico de Campinas**

**Respostas EMDEC/SETRANSP
ao questionário SMPDU 2024**

08/10/2025

- **Processo SEI PMC 2024.00051690-22**

“As informações de obras, planos e projetos devem ser apresentadas adotando-se a divisão do município em Áreas de Planejamento e Gestão - APG como unidade territorial, para a organização de dados e indicadores relativos ao território municipal.”

- **Resposta EMDEC/SETRANSP: Setembro/2024**
 - feito atendimento parcial da demanda SMPDU;
 - importante definir a nova janela temporal p/ atualização dos dados (2018-2023?);
 - necessário prazo p/ EMDEC/SETRANSP organizar dados por APGs;
 - nem todo dado é espacializado ...
 - está disponível sistema p/ inserção dos dados ou modelo p/ seguirmos?

Indicar as principais ações desta pasta com rebatimento no território, e seus respectivos orçamentos, previstas nos PPAs 2018-2021 e 2022-2025, por Área de Planejamento e Gestão - APG;

PPA 2018-2021

- execução das obras e manutenção dos corredores BRT . R\$ 1,3 bilhões no período, aprox. 90% de todo PPA

PPA 2022-2025

- responsabilidades das obras BRT passaram p/ SEINFRA
- SETRANSP: Custeio do Subsídio de Transporte Público Coletivo, Pai Serviço, Convênio EMDEC e contratos diversos como Energia Elétrica, Água e Esgoto e Projetos de Investimento para melhoria da mobilidade urbana.
- executados diversos projetos de implantação de ciclovias e de pavimento rígido . aprox. R\$ 15 milhões

Como esta secretaria acompanha essas ações?

Acompanhamento da execução orçamentária prevista x realizada, e acompanhamento físico das implantações previstas.

Quais os indicadores estabelecidos nos PPAs 2018-2021 e 2022-2025 e sua evolução ao longo desse período?

Não há indicadores formalmente estabelecidos nos PPAs.

Quais ações foram planejadas/estão previstas e ainda não tem orçamento previsto?

Subsídio do Transporte Público Coletivo sempre definido abaixo do valor estimado, demandando suplementações ao longo do ano.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS
Plano PluriAnual - 2022/2025 - Anexo V - Programas, Ações e Metas
Versão: Projeto

Data: 29/08/2023
Hora: 11:51

Unidade Gestora: 121000

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

Diretriz 2

Desenvolvimento Econômico

Programa 007

Mobilidade Urbana

Objetivo:

Promover a Melhoria da Mobilidade Urbana no Município de Campinas de Forma a Priorizar a Utilização de Meios Sustentáveis de Transportes, Principalmente, da Oferta do Transporte Coletivo de Qualidade e Ações Que Visem Adequar a Infraestrutura Das Vias Com Ampliação de Calçadas, Construção de Ciclovias, Faixa/Corredores Exclusivos de Ônibus.

Justificativa:

O Município de Campinas Tem Elevado Percentual Das Viagens Realizadas Pelo Modal Motorizado Individual Quando Comparado Com o Transporte Público Coletivo, Insuficiente Rede Ciclovista Implantada e a Necessidade de Adequações na Infraestrutura Viária Para Ampliação de Calçadas Visando Melhoria da Rede de Caminhabilidade.

Indicador	Metodologia	Periodo	Data Anu.	Fonte	Unidade	Atual	2022	2023	2024	2025
01007 Rede Ciclovista	Rede ciclovista do município de Campinas, incluindo sistema R	Anual	32/12/2020 Rede - dep	Rm	km	42	84	95	126	111
01008 Índice de Vítimas Fatais Por 10.000 Habitantes	Quantidade de vítimas fatais de um acidente devido para faixa segregada de 25.000 habitantes	Anual	32/12/2020 Caderno de sustentabilidade de Campinas - eixo 7 dep	Unidade	Unidade	0,45	0,45	0,44	0,45	0,44
01009 Índice de Satisfação do Transporte Público do Município de Campinas	Percentual apontado como ótimo, bom e regular em pesquisa de opinião pública de sistema transporte	Anual	32/12/2019 Pesquisa de opinião pública realizada pela Anep / Dep	Percentual	%	91	93	93	93	93

Meta

Indicador	Nome Ação	2022	2023	2024	2025	Total PPA
075/P	Recuperação de Demanda e Redistribuição de Modal	5 026 452	1.000.000	0	2.000.000	0
076/A	Serviços de Transporte Acessíveis	5 026 452	12.000.000	13.000.000	14.000.000	15.000.000
077/A	Vale Alimentação / Refeição	5 004 331	66.116	127.008	213.991	199.319
078/P	Melhoria Ampliação de Abrigos, Pontos de Ônibus no Transporte Público	5 026 451	300.000	2.816.250	533.028	550.352

Produto

Indicador	Nome Ação	Unidade	2022	2023	2024	2025
075/P	Recuperação de Demanda e Redistribuição de Modal	Estudos Realizados e Implantados	3.000.000			
076/A	Serviços de Transporte Acessíveis	Pai Serviço Prestado	54.000.000			
077/A	Vale Alimentação / Refeição	Auxílio Concedido	566.434			
078/P	Melhoria Ampliação de Abrigos, Pontos de Ônibus no Transporte Público	Abrigos Implantados	4.199.830			

Meta

Indicador	Nome Ação	2022	2023	2024	2025
075/P	Recuperação de Demanda e Redistribuição de Modal	24%	0%	24%	0%
076/A	Serviços de Transporte Acessíveis	22%	24%	26%	28%
077/A	Vale Alimentação / Refeição	1	1	1	1
078/P	Melhoria Ampliação de Abrigos, Pontos de Ônibus no Transporte Público	24%	25%	25%	26%

**Unidade Gestora: 121000 SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES****Diretriz 2 Desenvolvimento Econômico Programa 007 Mobilidade Urbana**

Objetivo : Promover a Melhoria da Mobilidade Urbana no Município de Campinas de Forma a Priorizar a Utilização de Meios Sustentáveis de Transportes, Principalmente, da Oferta do Transporte Coletivo de Qualidade e Ações Que Visem Adequar a Infraestrutura Das Vias Com Ampliação de Calçadas, Construções de Ciclovias, Faixa/Corredores Exclusivos de Ônibus.

Justificativa: O Município de Campinas Tem Elevado Percentual Das Viagens Realizadas Pelo Modal Motorizado Individual Quando Comparado Com o Transporte Publico Coletivo, Insuficiente Rede Cicloviária Implantada e a Necessidade de Adequações na Infraestrutura Viaria Para Ampliação de Calçadas Visando Melhoria da Rede de Caminhabilidade.

Indicador	Metodologia	Periodic.	Data Apu.	Fonte	Unidade	Atual	2022	2023	2024	2025
01007 Rede Cicloviaria	Rede cicloviaria do municipio de campinas, incluindo ciclovias e ciclofaixas	Anual	31/12/2020	Emdec - dpp	Km	62	84	95	106	117
02007 Indice de Vitimas Fatais Por 10.000 Veiculos	Quantitativo de vitimas fatais do ano anterior dividido pela frota agrupada de 10.000 veiculos	Anual	31/12/2020	Caderno de acidentalidade de campinas - emdec / dpig	Unidade	0,66	0,65	0,64	0,63	0,62
03007 Indice de Aprovação do Transporte Publico do Município de Campinas	Percentuais apurados como otimo, bom e regular da pesquisa de opinião publica do sistema intercamp	Anual	31/12/2019	Pesquisa de opinião publica realizada pela emdec / dpig	Percentual	57%	58%	59%	60%	62%

										META					
Ação / Tp	Nome Ação	A/O	Fun	SFun	2022	2023	2024	2025	Total PPA	Produto	Unidade	2022	2023	2024	2025
075/P	Recuperação de Demanda e Redistribuição de Modal	S	026	452	1.000.000	0	2.000.000	0	3.000.000	Estudos Realizados e Implantados	Percentual	24%	0%	24%	0%
076/A	Serviços de Transporte Acessíveis	S	026	452	12.000.000	13.000.000	14.000.000	15.000.000	54.000.000	Pai Serviço Prestado	Percentual	22%	24%	26%	28%
077/A	Vale Alimentação / Refeição	S	004	331	66.116	127.008	213.991	159.319	566.434	Auxilio Concedido	Unidade	1	1	1	1
078/P	Melhoria, Ampliação de Abrigos, Pontos de Onibus no Transporte Publico	S	026	451	500.000	2.616.250	533.028	550.352	4.199.630	Abrigos Implantados	Percentual	24%	25%	25%	26%
079/P	Rede de Caminhabilidade e Transito Seguro	S	026	451	3.780.205	1.532.500	1.566.056	1.600.703	8.479.464	Reestruturação e Requalificação Viaria Realizada	Percentual	54%	15%	15%	16%

Quanto aos objetivos e diretrizes específicas da área de atuação desta secretaria (art. 51 a 55 - com respectivos mapas e tabelas):

- quais objetivos e diretrizes específicas considera adequados para orientar as ações desta Secretaria no desempenho de sua função pública (para o desenvolvimento sustentável do município)?

Considerando que os artigos 51 a 55 do Plano Diretor demonstram um compromisso com a promoção de uma mobilidade urbana mais sustentável e eficiente, **todas as diretrizes apresentadas são adequadas**, com destaque para:

- **Planejamento da mobilidade integrado ao planejamento urbano**, garantindo que as decisões sobre uso do solo e infraestrutura sejam tomadas de forma coordenada;
- **Criação de espaços públicos e infraestruturas de qualidade, acessíveis, seguros e que priorizam pedestres e ciclistas;**
- **Desenvolvimento de redes de transporte público de média capacidade**, visando reduzir a dependência do automóvel, diminuindo os congestionamentos e as externalidades associadas ao excesso de motorização;
- **Incentivo para utilização de veículos elétricos e outros meios de transporte com menor impacto ambiental.**

Quanto aos objetivos e diretrizes específicas da área de atuação desta secretaria (art. 51 a 55 - com respectivos mapas e tabelas):

- quais objetivos e diretrizes devem ser complementados?

A definição de novos objetivos e diretrizes devem ser objeto de ampla discussão entre as Secretarias envolvidas, mas como sugestões preliminares são elencadas abaixo algumas propostas:

- **Definição de indicadores claros e objetivos para medir o impacto das diretrizes e ações propostas e identificar as áreas que precisam de melhorias;**
- **Uso de dados e ferramentas de inteligência artificial p/ identificar as necessidades de otimização do transporte público** (rotas, prever demandas, reduzir tempos de espera dos usuários) em função da definição/consolidação de novas centralidades;
- **Estudo de alternativas e regulamentação sobre Mobilidade como Serviço (MAAS):** implementação de sistemas de bicicletas compartilhadas, carros compartilhados e transporte sob demanda de modo complementar ao transporte público tradicional;
- **Elaboração de Plano de Mobilidade Ativa**, um plano específico para promover a integração de espaços de caminhada, ciclismo e lazer, acessíveis, seguros e confortáveis, além de incentivos para o uso da bicicleta como meio de transporte;
- **Criação de Zonas de Baixo Emissões em centralidades e áreas de interesse ambiental**, restringindo o acesso de veículos mais poluentes e incentivando o uso de transporte público e não motorizado;

Quanto aos objetivos e diretrizes específicas da área de atuação desta secretaria (art. 51 a 55 - com respectivos mapas e tabelas):

- quais objetivos e diretrizes devem ser complementados?
- **Aprimoramento da qualidade das calçadas e da acessibilidade no Município**, com a definição de novas posturas municipais para a revitalização das calçadas existentes (alargamento, regularização de desníveis etc.), adoção de novo padrão de calçadas nos novos empreendimentos imobiliários, e com a definição clara de responsabilidades públicas e privadas;
- **Criação e implementação de políticas públicas lastreadas em incentivos à implantação, manutenção e conservação de calçadas padrão e de facilitação à instalação de mobiliários urbanos de interesse público coletivo;**
- **Mitigação de emissões de gases de efeito estufa (GEE), transição energética ou implantação e adequação de infraestrutura para resiliência climática**, com vistas às adaptações às mudanças do clima;
- **Inventariar ativos de transportes emissores de GEE e desenvolver e implantar medidas de compensação nas atividades de operação do sistema**, através da utilização de veículos híbridos/elétricos e incorporação de ações mitigadoras;
- **Obrigação de certificação, a cada cinco anos, de neutralização de emissões de GEE nas operações de transporte público**, prestados de forma a atingir metas de redução de emissão a serem estabelecidas.

Quanto aos objetivos e diretrizes específicas da área de atuação desta secretaria (art. 51 a 55 - com respectivos mapas e tabelas):

- quais as secretarias/autarquias com mais articulação para que as ações desta secretaria sejam potencializadas/otimizadas?

A mobilidade urbana tem caráter transversal e permeia toda a relação das pessoas com a cidade e os equipamentos, sejam públicos ou privados; dessa forma o PDE deve considerar a **inter-relação da SETRANSP/EMDEC com todas as demais Secretarias que tenham envolvimento com os temas abordados.**

Elencamos abaixo as Secretaria que na formulação de suas políticas tem relação intrínseca com a mobilidade e podem potencializar/otimizar/complementar a articulação das ações de mobilidade urbana:

- Secretaria de Infraestrutura
- Secretaria de Serviços Públicos
- Secretaria de Clima, Meio Ambiente e Sustentabilidade
- Secretaria de Cultura e Turismo
- Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Tecnologia e Inovação
- Secretaria de Educação
- Secretaria de Esporte e Lazer
- Secretaria de Habitação
- Secretaria de Saúde
- Secretaria de Segurança Pública
- Secretaria de Urbanismo
- Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano

Quanto aos princípios e diretrizes do PD (Art 1º a 16):

- quais princípios e diretrizes do PD considera que se relacionam com a função desta secretaria? Algum deles fundamenta as propostas/ações desta secretaria? Quais?

O PDE indica explicitamente, em diversos momentos, diretrizes relevantes e intrinsecamente relacionadas à Mobilidade Urbana. **O alinhamento quanto a interação necessária entre o PDE e PMUC deve ser objeto de aprofundamento de discussões técnicas de forma a se identificar e propor ajustes de processo e procedimentos, de estrutura organizacional e funcional da SETRANSP/EMDEC, bem como das fronteiras de responsabilidade entre os entes envolvidos, dentre outros aspectos.**

Destacamos abaixo os Princípios e Diretrizes do PDE correlacionados à Mobilidade Urbana:

- **Quanto a Acessibilidade:**

O artigo 2º, inciso V, enfatiza o **direito de todos os habitantes de terem acesso pleno à cidade, incluindo espaços, serviços e sistemas de informação. Isso implica em uma cidade projetada para ser acessível a todos.**

Quanto aos princípios e diretrizes do PD (Art 1º a 16):

- quais princípios e diretrizes do PD considera que se relacionam com a função desta secretaria? Algum deles fundamenta as propostas/ações desta secretaria? Quais?

- Quanto a Gestão Democrática:

O artigo 2º, inciso VII, menciona a **participação da população na formulação e execução da política de desenvolvimento urbano**. A **mobilidade urbana é um tema que demanda a participação da sociedade p/ definir prioridades e soluções mais adequadas**.

- Quanto ao Desenvolvimento Sustentável:

O artigo 2º, inciso IV, destaca a importância de um **desenvolvimento socialmente justo, economicamente viável e ambientalmente sustentável**. A **mobilidade urbana sustentável é fundamental para alcançar esse objetivo (menos poluição e congestionamentos)**.

- Quanto a Articulação do Desenvolvimento Regional:

O artigo 2º, inciso VI, aborda a importância da **cooperação entre os municípios da RMC para promover o desenvolvimento urbano integrado**. A **mobilidade urbana é um tema que transcende os limites municipais, exigindo soluções regionais e integradas**.

Quanto aos princípios e diretrizes do PD (Art 1º a 16):

- quais princípios e diretrizes do PD considera que se relacionam com a função desta secretaria? Algum deles fundamenta as propostas/ações desta secretaria? Quais?

- **Quanto ao Desenvolvimento Orientado pelo Transporte (DOT):**

O artigo 4º, inciso VII, enfatiza a importância do **DOT**, incentivando a ocupação de áreas vagas, o adensamento e a mescla de usos ao longo da rede de transporte; reduzindo a dependência do automóvel e promovendo um desenvolvimento mais sustentável.

- **Quanto a Priorização do Transporte Público e Modos Não Motorizados:**

O artigo 4º, inciso X, prioriza o **pedestre**, os **modos de transporte não motorizados** e o **transporte público**. Essa diretriz busca **promover uma cidade mais saudável e com menos congestionamentos**.

- **Quanto a Integração do Transporte:**

Os artigos 4º e 7º abordam a importância da **integração do transporte**, tanto urbano quanto metropolitano. A **integração de diferentes modos de transporte (ônibus, trem, bicicleta, etc.)** é fundamental p/ oferecer opções mais eficientes e atraentes.

Quanto aos princípios e diretrizes do PD (Art 1º a 16):

- quais princípios e diretrizes do PD considera que se relacionam com a função desta secretaria? Algum deles fundamenta as propostas/ações desta secretaria? Quais?

- Quanto a Infraestrutura:

Os artigos 4º e 7º destacam a necessidade de **investir em infraestrutura para a mobilidade urbana, como a construção de vias marginais, a melhoria do sistema viário e a implantação de transportes sobre trilhos.**

- Quanto ao Uso do Solo:

O artigo 4º, inciso I, incentiva a **mescla de usos e a compatibilização dos usos com a hierarquização viária.** Essa diretriz busca criar **idades mais compactas e reduzir as distâncias percorridas pelos cidadãos.**

- Quanto a Regularização Fundiária:

Os artigos 4º, 6º, 8º, 9º, 10 e 12 abordam a importância da **regularização fundiária para o desenvolvimento urbano e a melhoria da mobilidade.** A regularização fundiária permite a urbanização de áreas irregulares e a implementação de políticas de transporte público nesses locais.

Quanto aos princípios e diretrizes do PD (Art 1º a 16):

- quais princípios e diretrizes do PD considera que se relacionam com a função desta secretaria? Algum deles fundamenta as propostas/ações desta secretaria? Quais?

Quanto as Áreas de Interesse Ambiental:

O artigo 5º define a **Macrozona de Relevância Ambiental**, destacando a importância da preservação ambiental e dos recursos hídricos. A mobilidade urbana deve ser planejada de forma a minimizar os impactos ambientais e a preservar as áreas verdes.

• Quanto ao Adensamento Urbano e Uso Misto:

Os artigos 8º e 9º incentivam o **adensamento urbano** e a **mistura de usos**, principalmente nas áreas mais bem estruturadas e ao longo das linhas de transporte público. Essa estratégia visa reduzir a dispersão urbana, diminuir a necessidade de longos deslocamentos e otimizar o uso da infraestrutura existente.

• Quanto ao Transporte Público:

Os artigos 8º e 9º destacam a importância de **fomentar centralidades** atreladas às estruturas de transporte coletivo. Essa medida busca incentivar o uso do transporte público e reduzir a dependência do automóvel.

Quanto aos princípios e diretrizes do PD (Art 1º a 16):

- quais princípios e diretrizes do PD considera que se relacionam com a função desta secretaria? Algum deles fundamenta as propostas/ações desta secretaria? Quais?

- Quanto a Infraestrutura Viária e de Transporte:

Os artigos 9º e 10 mencionam a necessidade de **melhorar a infraestrutura viária e de transporte, especialmente para corrigir problemas de descontinuidade entre bairros e garantir o acesso às áreas rurais.**

- Quanto a Preservação Ambiental:

Os artigos 10, 11, 12 e 13 destacam a importância da **preservação ambiental e da compatibilização entre desenvolvimento e proteção ambiental. A mobilidade urbana deve ser planejada para minimizar impactos ambientais e preservar áreas verdes.**

- Quanto a Gestão Territorial:

Os artigos 14, 15 e 16 estabelecem a **divisão do município em áreas de planejamento e gestão (APGs), o que permite uma análise mais detalhada das necessidades de cada região, incluindo a mobilidade. Essa divisão territorial facilita o planejamento e a implementação de políticas de transporte mais específicas para cada área.**

Quanto aos princípios e diretrizes do PD (Art 1º a 16):

- O Desenvolvimento Orientado pelo Transporte - DOT / Rede estrutural de mobilidade, tem alguma implicação na decisão locacional de alguma ação e/ou equipamento desta secretaria?

Os princípios e diretrizes do PDE, especialmente aqueles relacionados à rede estrutural de mobilidade e ao DOT, estão contemplados no PMUC e PVMC, e possuem impacto direto e significativo nas ações propostas:

- Definição de objetivos de longo prazo e priorização de investimentos em infraestrutura de transporte, de forma a promover a mobilidade sustentável e a integração dos diferentes modos de transporte;
- incentivo ao uso do transporte público e a criação de centralidades ao longo de corredores estruturantes de transporte coletivo;
- Incentivo dos modos não motorizados, como bicicleta e caminhada, c/ criação de ciclovias e melhoria da segurança p/ pedestres;
- Integração das políticas de transporte com outras políticas setoriais, como urbanismo, habitação e meio ambiente;
- Fomento da participação da sociedade na definição das políticas de transporte, garantindo que atendam à população;
- Redução da dependência do automóvel, promovendo a ocupação mais densa do solo e centralidades.

Quanto aos princípios e diretrizes do PD (Art 1º a 16):

- Os objetivos e diretrizes por Macrozona contribuem para o planejamento das ações desta secretaria? Quais?

A definição das macrozonas e seus objetivos específicos, como apresentado nos artigos 8º a 13, **oferece um arcabouço fundamental para o planejamento de ações de trânsito e transporte**, em diversos aspectos, tais como:

- O direcionamento de investimentos em infraestrutura e serviços;
- A avaliação do aumento da demanda por transporte coletivo, através da promoção do adensamento em regiões estruturadas e ao longo das linhas de transporte público de alta capacidade;
- A diminuição do movimento pendular presente no sistema de transporte;
- A melhor distribuição de atividades urbanas ocasionado pela ocupação mista, que reduz a necessidade de longos deslocamentos para trabalho, estudo e lazer, diminuindo a pressão sobre o sistema viário e de transporte público coletivo.

Quanto ao Sistema de Planejamento (art 127 a 141):

- a secretaria trabalha com indicadores? Quais e como são calculados? Qual a fonte e a periodicidade dos dados? Os dados permitem a desagregação por Área de Planejamento e Gestão - APG? Quais indicadores podem ser calculados para 2018 e 2023?

Os principais indicadores atualmente utilizados têm relação com a apuração e acompanhamento da:

- **Evolução das inspeções veiculares;**
- **Sinistralidade no trânsito**, com registro do número de sinistros, vítimas e distribuição espacial das ocorrências;
- **Avaliação da qualidade do transporte público através do IQS (índice de Qualidade do Serviço)**, aferido a partir de três grupos de indicadores: Desempenho Operacional, Satisfação do Usuário e Desempenho Econômico e Financeiro, agregados por operador;
- **Volume médio de veículos em circulação pelas vias**, através de contagens veiculares por meio de pesquisas e de radares;
- **Distribuição da oferta de vagas nas áreas de Zona Azul;**
- **Número de passageiros por linha do transporte público;**
- **Implantação de infraestruturas cicloviárias;**

Os indicadores atuais em geral não têm relação ou vínculo direto com as APGs ...

Quanto ao Sistema de Planejamento (art 127 a 141):

- Quais dados produzidos por esta secretaria devem compor o Sistema de Monitoramento do desenvolvimento do território?

Os indicadores que eventualmente podem vir a fazer parte do Sistema Monitoramento do desenvolvimento do território são aqueles que vierem a constar do PMUC e do PVMC e que tenham relação direta com os objetivos e diretrizes do PDE.

Atualmente encontra-se em curso pela SETRANSP/EMDEC processo de atualização do PMUC, com objetivo entre outros de identificar, estruturar e apurar indicadores que melhor reflitam as políticas públicas vinculadas à Mobilidade Urbana.

A discussão da incorporação desses indicadores para compor o Sistema de Monitoramento de desenvolvimento do território deverá ser oportunamente discutida com maior profundidade com essa Secretaria.

Na revisão do PMUC está em discussão a avaliação da possibilidade e oportunidade de desenvolvimento do desdobramento do PMUC em Planos de Mobilidade Locais (PML) acompanhando a divisão territorial estabelecida a partir das APGs.

Quanto ao Sistema de Planejamento (art 127 a 141):

- Quais ações desta secretaria podem ser georreferenciadas?

A priori todos os dados disponíveis ou a serem obtidos podem vir a ser georreferenciados, com variações quanto ao grau de acuidade, a partir da necessidade e mediante alocação de certo esforço e tempo.

- Quais ações desta secretaria são articuladas com outras pastas (explicitar as ações e as pastas)?

A SETRANSP/EMDEC atuam ativamente no desenvolvimento de planos e políticas intersetoriais, mantendo relações com outros entes da administração pública, por exemplo: Plano de Segurança Viária (Secretaria de Saúde), Plano da Primeira Infância Campineira (Secretaria de Educação) e Plano Municipal do Verde (Secretaria de Clima, Meio Ambiente e Sustentabilidade).

Da mesma forma, há **forte correlação do Plano de Mobilidade Urbana e do Plano Viário com os demais planos municipais em função do caráter intrínseco de transversalidade do tema de Mobilidade Urbana.**

Em face disso, constata-se que a interlocução entre os entes do Poder Público, não só na teoria dos planos mas nas práticas do dia a dia, é fundamental para a devida convergência de objetivos estabelecidos e sinergia necessária, evitando-se contradições, repetição de esforços e má alocação de recursos humanos, materiais e orçamentários.

Quanto ao Sistema de Planejamento (art 127 a 141):

- A secretaria desenvolve alguma ação com participação social? Quais e de que forma?

Baseado nas premissas da Lei 12.587/2012 e reconhecendo a importância da participação popular na formulação, implementação e avaliação das políticas públicas voltadas mobilidade urbana, a SETRANSP/EMDEC realiza Audiências ou consultas públicas para os planos e projetos relevantes que executa ou desenvolve, como o Plano de Mobilidade Urbana, o Plano Viário e o Plano de Segurança Viária, e ainda a Concessão do Transporte Público.

Além disso, há o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (CMMU), antigo CMTT, que é um órgão colegiado composto por representantes do Poder Público, de entidades da sociedade civil e de usuários de transporte e demais interessados no tema, que tem como funções a contribuição com sugestão de ações, bem como o acompanhamento e a fiscalização da execução da políticas públicas voltadas a mobilidade urbana.

Quanto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FMDU (Art. 142 a 148):

- Há projetos desta Secretaria passíveis de financiamento pelo FMDU? Quais e em que localização no território?

Sim, a SETRANSP tem projetos passíveis de financiamento pelo FMDU, todavia a identificação destes, bem como a localização no território devem ser oportunamente detalhados tal logo se conclua a revisão do PMUC.

A priori, os recursos do FMDU devem ser direcionados para aquelas ações com origem e decorrentes de exigências do Plano Diretor e com impacto na Mobilidade Urbana, tais como a definição de Macrozoneamento, estabelecimento de Centralidades, alteração de hierarquia viária, entre outros.

A SETRANSP tem vinculada a ela o Fundo de Desenvolvimento da Mobilidade Urbana (FDMU), que tem por objetivo a captação de recursos e a gestão da implementação de ações estabelecidas nas políticas de mobilidade urbana.

Os recursos do FDMU têm caráter mais específico e destinam-se a ações vinculadas ao transporte público, tais como: subsídios tarifários, isenções tarifárias, ações vinculadas ao trânsito no que concerne a impactos no sistema viário ocasionados por novos empreendimentos, ações de caráter geral voltadas para a implantação ou revitalização de infraestruturas de mobilidade urbana, tais como ciclovias, semáforos, abrigos, entre outros.

A compatibilização e destinação de recursos ao FMDU ao FDMU deve ser avaliada, caso a caso, pois há casos em que os recursos, principalmente os públicos (em geral da União), exigem fundo com caráter específico voltado à Mobilidade Urbana.