



Capítulo 13

FONTES DE FOMENTO AO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CÁCERES

A partir de sua edição, a Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, cria a obrigatoriedade aos municípios com população superior de 20.000 (vinte mil) habitantes a instituírem seus próprios planos de mobilidade urbana, conforme art. 24 “O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como: § 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.” (BRASIL, 2012).

Nesse sentido, os municípios, para acessar recursos oriundos de programas federais, devem institucionalizar, no âmbito de suas competências, os respectivos instrumentos.

Sendo assim e, também, por essa razão, o município desenvolve o presente Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres.

A grande preocupação dos gestores municipais está relacionada com o financiamento para a execução das obras e ações decorrentes da aprovação dos respectivos planos. Essa preocupação faz todo o sentido, uma vez que os municípios brasileiros, a exemplo de Cáceres, contam com transferências de recursos estaduais e federais para suplementar suas receitas, a fim de custear os serviços oferecidos às suas populações, especialmente os serviços básicos.

Diante disso e com as dificuldades financeiras enfrentadas pelos estados e pela União, a manutenção de serviços essenciais são prioridade

sobre os investimentos em infraestrutura, necessários para o bom desenrolar da Política de Mobilidade Urbana.

Sendo assim, buscar alternativas de obtenção de recursos, extra orçamentários, é condição para o sucesso na implementação dessa Política.

São diversas as possibilidades de captação de recursos: recursos públicos (de receita própria), privados, estaduais, federais, internacionais e parcerias público-privadas, são alguns desses exemplos. Apesar das possibilidades, chegar a esses recursos não é tarefa fácil.

O primeiro passo é justamente a aprovação, como determina a Lei, do Plano de Mobilidade Urbana, que deve estar inserido no contexto do Plano Diretor Municipal. É o que se está fazendo.

A partir disso, o próximo passo é o desenvolvimento de projetos relacionados a Política de Mobilidade Urbana e/ou em conjunto com outras obras e programas de desenvolvimento e infraestrutura para o município.

É nesse contexto que o Ministério das Cidades criou o Programa Nacional de Capacitação das Cidades que atua em diversas linhas temáticas, inclusive a promoção da articulação dos programas e ações federais voltados para o desenvolvimento institucional dos municípios que abranjam as áreas de habitação, saneamento ambiental, legislação urbanística, planejamento do uso e ocupação do solo, regularização fundiária e mobilidade, transporte e trânsito (BRASIL, 2019).

Segundo Ruiz (2015) o programa CAPACIDADES, do Ministério das Cidades, metodologicamente indica as fontes de financiamento da mobilidade urbana, que são subdivididas da seguinte forma:

- **Financiamento Federais**

Recursos Onerosos (juros subsidiados) financiamento, via FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador; Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES; Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS, entre outros.

- **Orçamento Geral da União – OGU (Programa 2048).**

Além de outras fontes como: BID, BIRD, Banco Mundial e Parcerias Público Privadas.

A principal fonte de recursos destinados às obras de infraestrutura, mobilidade urbana e trânsito, vêm do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 2, por via ordinária, que é quando o programa faz chamadas públicas para submissão de projetos, ou por via extraordinária, onde o ente federativo pode, por meio de articulação política junto ao Ministério do Planejamento, pleitear recursos (RUIZ, 2015).

Outra possibilidade são as emendas parlamentares, destinadas pelos representantes dos estados para investimentos em suas regiões.

Em resumo, apesar das dificuldades estabelecidas pela processo burocrático e a falta de divulgação dessas ações, existem muitas e possíveis formas de captação de recursos para essa finalidade.

O PMUC recomenda a criação de um setor ou um escritório de projetos, que pode estar vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento ou ao próprio Gabinete do Prefeito, que faça a monitoria dos editais previstos e desenvolva projetos de acordo com as necessidades do Município.

Ainda, cada uma das secretarias municipais, no âmbito de suas pastas, podem e devem associar seus projetos aos que tenham a ver com a Política de Mobilidade Urbana pois, se desenvolvidos em conjunto, podem produzir melhores resultados.

Outra sugestão é o envolvimento da sociedade em ações que tenham foco na mobilidade das pessoas. Há várias formas de envolver a população, sendo a principal a conscientização que tenham como foco a preservação dos espaços já disponíveis, em utilização.