



Centro de Pesquisas e de
Ações Sociais e Culturais

PLANO DE TRABALHO

ESTUDO SITUACIONAL

MOBILIDADE URBANA

RIO DE JANEIRO, 19 DE DEZEMBRO DE 2019.

Contato



2 - SUMÁRIO

3 – APRESENTAÇÃO	03
4 – CONHECIMENTO DO PROBLEMA	05
5 – JUSTIFICATIVA	07
6–OBJETO DA PARCERIA	08
7 – OBJETIVOS DO PROJETO	09
8 - METODOLOGIA	09
9–DESENVOLVIMENTO DO PROJETO	10
10 – RESULTADOS ESPERADOS	10
11 – METAS E INDICADORES	11
17.CUSTOS	12
18. AVALIAÇÃO, MONITORAMENTO E INDICADORES DE RESULTADO	13
19. SUSTENTABILIDADE	13

Contato



3 – APRESENTAÇÃO

A CON-TATO - Centro de Pesquisas e de Ações Sociais e Culturais é uma associação civil sem fins lucrativos, que atua na área da assistência social, desde março de 2000, quando foi fundada. É formada por um grupo de excelência profissional dirigido pela psicopedagoga institucional e arte-educadora Maria Silvia Ferreira que vem desenvolvendo projetos sociais com a adoção de atualizadas propostas teórico-metodológicas.

Tendo em seu escopo de projetos: o Re-Criar-Te, pioneiro junto à Fundação para a Infância e Adolescência no atendimento com arte-educação a crianças e adolescentes de suas unidades próprias; além de se tornar referência na área de capacitação e de pesquisas.

Ao longo dos seus 15 anos de existência, a Con-tato já teve diversas parcerias para a implementação de projetos sociais tais como: CMDCA: com quem já celebrou por três anos projeto de complementação do horário escolar para o atendimento mensal a 100 crianças das comunidades do Complexo do Andaraí, BID/SMDS: convênio com duração de 03 anos para atendimento de educação infantil a crianças das comunidades dos macacos em Vila Isabel, Comunidade Solidária: com oficinas de restauração artística de mobiliário para jovens em situação de risco social, entre outros. Desde janeiro de 2009, a CON-TATO é responsável pelo Núcleo de Atendimento a Crianças e Adolescentes (NACA) assumindo o compromisso no enfrentamento à violência intrafamiliar, doméstica e sexual a crianças e adolescentes na cidade do Rio de Janeiro e municípios da Baixada Fluminense, desenvolvendo atividades nos eixos de atendimento, de defesa e responsabilização e de prevenção. Atualmente, estamos promovendo a formação de profissionais do Sistema de Garantia de Direitos na temática.

Atualmente, somos responsáveis pela execução das ações de busca ativa e ações sociais para atendimento de famílias diretamente afetadas por situação de violência, nas áreas: complexo do Lins, complexo do Alemão, complexo da Penha, complexo da Maré, Cidade de Deus, complexo do Chapadão e Pedreira, Vila Kennedy. Estas ações são voltadas para o fortalecimento de vínculos familiares e comunitários e de estratégias de acessos a bens e serviços públicos, de forma integrada e articulada entre as políticas sociais.

3.1. Qual o interesse da Instituição na proposição deste Projeto?

A atuação da Con-tato é sobretudo um retrato do seu compromisso com políticas públicas e causas sociais, acreditamos que a execução deste estudo trará a oportunidade de ampliarmos nossa atuação na proposição de soluções e debates sobre qualidade de vida e conquistarmos cada vez mais apoio e parceiros para as ações da nossa instituição.



3.2. Temática da Presente Proposta Técnica

A mobilidade urbana constitui-se em um tema fundamental quando se discute desenvolvimento urbano e qualidade de vida da população. As condições de deslocamentos das pessoas e das mercadorias nos centros urbanos impactam toda a sociedade pela geração de externalidades negativas, como acidentes, poluição e congestionamentos, afetando especialmente a vida dos mais pobres, que geralmente moram em regiões mais distantes das oportunidades urbanas.

Sistemas de mobilidade ineficientes pioram as desigualdades socioespaciais, prejudicando os mais pobres, em termos de impactos sobre a renda, oportunidades de emprego, estudo, lazer e condições de tratamento de saúde, além de pressionar as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano.

Assim, os gestores públicos são demandados cada vez mais a adotar políticas públicas alinhadas com o objetivo maior de se construir uma mobilidade urbana sustentável do ponto de vista econômico, social e ambiental.

Este documento elaborado pela Equipe Técnica da Con-Tato pretende demonstrar a UNIRIO, as estratégias que utilizaremos para potencializar os resultados deste Estudo e quais direções definiremos para alcançar as metas estabelecidas.

3.3. Execução do Projeto

Conhecendo a importância da execução deste estudo, principalmente por se tratar de um conjunto de dados e informações que serão trabalhados em todas as regiões do Estado do Rio de Janeiro, a CON-TATO, por força da estrutura necessária para desenvolver esta ação, pretende, a partir da formalização da parceria com a UNIRIO, realizar os processos seletivos necessários para contratar e adquirir os recursos necessários para o melhor funcionamento do Estudo

À CON-TATO caberá no desenvolvimento do Projeto:

- A. A seleção e contratação de todos os serviços e profissionais previstos na estrutura do projeto;
- B. A Construção da Pedagogia e dos Conteúdos das atividades propostas;
- C. A Treinamento e capacitação de todos os agentes e profissionais envolvidos;
- D. O monitoramento e controle dos processos e informações de resultados;
- E. A intervenção focada na proposição de ajustes de rumo a partir das informações de resultados apresentadas;



F. A prestação de contas financeira e de atividades executadas.

4 – CONHECIMENTO DO PROBLEMA

Com o crescimento das cidades brasileiras, principalmente a partir da década de 1970, uma das principais dificuldades dos habitantes dos centros urbanos é a mobilidade urbana. A ênfase na utilização do automóvel como principal meio de locomoção, a precariedade, os altos preços dos transportes coletivos e a falta de investimentos satisfatórios em infraestrutura de trânsito têm colocado a questão da mobilidade urbana como caminho para a melhoria da qualidade de vida nas cidades.

Mas, para além de uma discussão sobre os meios de transporte e as normatizações de seu uso, há no debate sobre a mobilidade urbana um pano de fundo que diz respeito ao direito à cidade, ao direito de se deslocar por ela e acessar os diversos serviços que ela oferece são direitos constitucionais. O acesso aos locais de trabalho aparece como uma necessidade fundamental dos trabalhadores.

Pode-se perceber, assim, que a utilização desses serviços está ligada à possibilidade que essas pessoas têm de chegar aos locais em que são oferecidos. É necessário se deslocar à escola, ao centro de saúde, ao cinema, ao teatro, ao local de trabalho etc.

Portanto esse estudo pode contribuir diretamente com a perspectiva de qualidade de vida de todos os cidadãos, principalmente dos menos favorecidos.

4.1 Políticas Setoriais e Legislação

A Constituição Federal de 1988 abriu espaço para uma série de modificações na política urbana brasileira, tanto no campo do ordenamento territorial e desenvolvimento urbano, na qual o Estatuto da Cidade foi o grande marco inovador –Lei no 10.257/2001 (Brasil, 2001) –, quanto no campo da mobilidade urbana, com a aprovação da Lei da Mobilidade (Lei no 12.587/2012).

O Estatuto da Cidade estabeleceu alguns princípios gerais da política urbana que também atingiam as políticas de mobilidade, como o direito a cidades sustentáveis, com destaque para o transporte e as infraestruturas urbanas; a gestão democrática na execução das políticas; o planejamento do desenvolvimento das cidades, entre outras.



Em relação às políticas de mobilidade, a Constituição de 1988 estabeleceu a definição da responsabilidade dos municípios na gestão do transporte coletivo, do sistema viário e de circulação. Isso, ao mesmo tempo, atribuiu à União o poder-dever de instituir as diretrizes da política de desenvolvimento urbano (Artigo 182 da Constituição Federal) e para os transportes urbanos (inciso XX do Artigo 21).

A Lei no 12.587/2012, chamada Lei da Mobilidade Urbana, veio regulamentar estes artigos, dando as diretrizes gerais para os sistemas de mobilidade (Brasil, 2012). A nova lei inovou bastante, estabelecendo princípios e diretrizes gerais da Política Nacional da Mobilidade Urbana muito avançados do ponto de vista da equidade social, como: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável; equidade no acesso ao transporte público coletivo; transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política; segurança nos deslocamentos; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; integração da política de mobilidade com a de controle e uso do solo; complementaridade e diversidade entre meios e serviços (intermodalidade); mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens; incentivo ao desenvolvimento tecnológico e ao uso de energias renováveis e não poluentes; priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território, entre outros.

4.2 - Riscos Do Projeto

Estudos elaborados com esta base estratégica devem manter sempre em seu radar de cuidados, alguns fatores que podem influenciar diretamente no alcance dos resultados projetados.

Para demonstrar que a CON-TATO tem consciência dos riscos deste estudo, listamos abaixo, alguns fatores que podem interferir na continuidade das ações e na contribuição que o projeto pode dar aos seus beneficiados:

- Não apropriação das informações adequadas.
- Falta de cooperação de órgãos públicos do seguimento.



- Falta de qualificação da equipe técnica.
- Dificuldade no deslocamento e comunicação de regiões afastadas.

Para minimizar os riscos e alcançar as metas e resultados projetados, adotaremos um planejamento de preparação dos recursos, qualificando e treinando os profissionais que farão parte das ações, além de monitorar as ações de forma permanente, identificando assim as dificuldades e problemas e atuando de forma ágil para solucioná-los.

5 - JUSTIFICATIVA

Os centros urbanos brasileiros tiveram um forte e acelerado crescimento populacional desde o início da segunda metade do século passado, o que significou a transformação rápida de um país com raízes rurais para um país majoritariamente urbano, impactando diretamente as condições de mobilidade da população. Atualmente, cerca de 85% da população vive em centros urbanos, sendo que existem 36 cidades com mais de 500.000 habitantes na rede urbana brasileira, além de quarenta RMs ou regiões integradas de desenvolvimento econômico (Rides) instituídas, nas quais vivem cerca de 80 milhões de brasileiros (mais de 40% da população).

TABELA 1
Brasil: taxas de crescimento da população e taxa de urbanização (1940-2010)

Décadas	Crescimento da população total (%)	Crescimento da população urbana (%)	Taxa ¹ de urbanização	Cidades ² com população > 500 mil
1940-1950	25,9	72,8	26,4	2
1950-1960	36,7	72,0	36,2	3
1960-1970	33,1	66,1	45,5	6
1970-1980	28,2	55,4	56,8	9
1980-1990	21,3	35,8	68,9	14
1990-2000	15,6	21,8	77,1	-
2000-2010	12,3	16,4	81,3	-
2010-2020	-	-	84,2	36

Fonte: IBGE.

Notas: ¹ Percentual de habitantes morando em área urbana no início da década considerada.

² Quantidade de cidades com população superior a 500 mil habitantes no início da década.

Contato



Esse forte crescimento das cidades em um curto período de tempo ocorreu, em sua grande parte, em um ambiente desordenado e desregulado. As cidades cresciam sem que houvesse a expansão proporcional da infraestrutura de transporte e trânsito. O resultado é que os serviços públicos em geral foram degradando-se, prejudicando principalmente as famílias de baixa renda que, no caso do transporte público, apresentavam alta dependência para realizar seus deslocamentos cotidianos.

Tendências recentes mostram que o fenômeno da periferização continuou bastante forte no âmbito metropolitano agora (Matteo e Carvalho, 2011). No período entre os Censos de 2000 e 2010 os municípios periféricos das principais RMs brasileiras tiveram um crescimento populacional muito maior do que os municípios centrais (op. cit.).

O grande desafio urbano atualmente em relação à mobilidade urbana é conseguir trazer para mais próximo da "cidade" os empreendimentos populares e também distribuir melhor as atividades econômicas pelo território. Para isso, os dirigentes deveriam estabelecer políticas de estímulo à ocupação de áreas mais próximas aos empregos e às oportunidades, principalmente pela adoção de medidas de ocupação e adensamento de áreas subutilizadas ou sem utilização (especulação imobiliária), mas também estimular o desenvolvimento econômico e social das áreas mais periféricas.

TABELA 2
Taxas de crescimento populacional: RMs e capitais (2000-2010)
(Em % a.a.)

RM	Taxas de crescimento	
	Média da RM	Capital da RM
Belém	1,29	0,84
Fortaleza	1,68	1,34
Recife	1,00	0,77
Salvador	1,37	0,92
Belo Horizonte	1,14	0,60
Rio de Janeiro	0,67	0,77
São Paulo	0,96	0,75
Curitiba	1,36	0,96
Porto Alegre	0,63	0,36

Fontes: Censos Demográficos de 2000 e 2010/IBGE.

6 – OBJETO DA PARCERIA

Execução do Estudo de Mobilidade Urbana no estado do Rio de Janeiro.



7 – OBJETIVOS DO PROJETO

São **objetivos** do Estudo:

7.1. Objetivo Geral

- Avaliar o conjunto de dados e informações sobre a mobilidade urbana, a situação dos transportes e os modais alternativos nos vários municípios que compõem o Estado do Rio de Janeiro

7.2. Objetivos Específicos

- Sistematizar um conteúdo que traga orientações e sugestões importantes para promoção de debates;
- Promover a realização de discussões e debates sobre o tema;
- Formular estratégias, planejamentos, tomadas de decisão e subsídios para a elaboração de políticas públicas;

8 - METODOLOGIA

O Estudo será conduzido de forma participativa e colaborativa, contando com a participação de entidades parceiras e Universidades no Estado do RJ.

Os trabalhos serão desenvolvidos em grandes eixos metodológicos, que constituem os objetivos específicos (metas) deste Estudo:

- Seleção de equipe técnica especializada necessária para a prestação do serviço.
- Coleta, análise e processamento de informações sobre o tema pesquisado;
- Estudo atualizado sobre a situação dos transportes nos municípios;
- Estudo atualizado do potencial dos modais alternativos e a possibilidade de desenvolvimento desses tipos de transporte nos municípios;
- Estudo atualizado sobre o número de automóveis existentes nos municípios

Carla



- Estudo sobre possíveis caminhos de solução para uma melhor forma de mobilidade urbana.

O levantamento de informações será realizado através de pesquisas remotas ou presenciais as informações serão catalogadas e sistematizadas, gerando relatórios.

9. DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

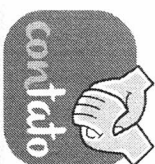
9.1 Público Alvo

Gestores públicos, pesquisadores acadêmicos, instituições do terceiro setor, organizações e agências de transportes e a população em geral do estado do Rio de Janeiro.

10. PRODUTOS ESPERADOS

- Estudo atualizado sobre a situação dos transportes nos municípios;
- Estudo atualizado do potencial dos modais alternativos e a possibilidade de desenvolvimento desses tipos de transporte nos municípios;
- Estudo atualizado sobre o número de automóveis existentes nos municípios;
- Estudo sobre possíveis caminhos de solução para uma melhor forma de mobilidade urbana

Antia



Centro de Pesquisas e de
Ações Sociais e Culturais

11-METAS E INDICADORES

META	ETAPA FASE	ESPECIFICAÇÃO	INDICADOR FÍSICO		DURAÇÃO	
			UNIDADE	QUANT.	INÍCIO	TERM.
1	1	Seleção de equipe técnica especializada necessária para a prestação do serviço.	UN	01	Mês 01	Mês 01
1	2	Coleta, análise e processamento de informações sobre o tema pesquisado.	UN	01	Mês 01	Mês 12
1	3	Estudo atualizado sobre a situação dos transportes nos municípios;	UN	01	Mês 01	Mês 12
1	4	Estudo atualizado do potencial dos modais alternativos e a possibilidade de desenvolvimento desses tipos de transporte nos municípios	UN	01	Mês 01	Mês 12
1	5	Estudo atualizado sobre o número de automóveis existentes nos municípios	UN	01	Mês 01	Mês 12
1	2	Estudo sobre possíveis caminhos de solução para uma melhor forma de mobilidade urbana	UN	01	Mês 01	Mês 12

Carvalho



13. CUSTOS

O Custo Geral do Projeto é **R\$1.200.000,00**.

A planilha de custos segue detalhada abaixo.

Neste contrato serão aplicadas normas para organizar a gestão dos recursos visando sua utilização adequada e serão espelhadas e baseadas nos princípios da Adm. Pública: Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Publicidade e Eficiência. Para as contratações de serviços e compra de materiais serão realizadas pesquisas de mercado reunindo 3 propostas, balizando os valores vencedores prevendo a natureza do serviço e valor estimado através de Sistemas de registro de preços Oficiais (tabelas da FVG, Etc).

Especificação	Mensal	Total
Monitoramento das ações pactuadas	8.000,00	96.000,00
Pessoa Jurídica para Coleta, análise e processamento de informações sobre o tema pesquisado	81.250,00	975.000,00
Despesa Operacional	5.000,00	60.000,00
Coordenador Acadêmico	4.000,00	48.000,00
Bolsa Pesquisador – Doutorando (10 meses)	1.500,00	15.000,00
Bolsa Aluno (10 meses)	600,00	6.000,00
Total		1.200.000,00



14. AVALIAÇÃO, MONITORAMENTO E INDICADORES DE RESULTADO

As ações de avaliação e monitoramento serão fundamentais para manter a devida qualidade, assim como para cumprir o proposto no Projeto. A partir do início do Trabalho (Marco Zero), serão aplicados os seguintes mecanismos e ferramentas de avaliação e monitoramento:

- Criação de protocolos e instrumentos com a respectiva periodicidade de aplicação;
- Capacitação e revisão para aplicação dos instrumentos;
- Aplicações dos instrumentos e entrega dos mesmos em data solicitada;
- Supervisão de corpo técnico do Projeto nas ações de monitoramento;
- Intervenção de corpo técnico do Projeto sempre que identificada necessidade ou para possíveis alterações no instrumento de monitoramento construído;
- Reuniões para discutir os dados coletados e definir novas estratégias e correções de rumo;
- Utilizar a ferramenta de pesquisa realizada como feedback que fundamentará novos planejamentos.

15. SUSTENTABILIDADE

O conceito de sustentabilidade, por ser bem menos difundido do que o de desenvolvimento sustentável merece uma observação mais atenta de todas às pessoas preocupadas com a questão ambiental/social. Constantemente, se tem enfatizado sobre esta preocupação com o futuro do homem, sem contudo, se apresentar ou propor soluções práticas de como resolver o problema.

Assim, trazendo para realidade de execução de projetos com o perfil em tela, o fato de nascer a partir da preocupação de atender demandas de ação pública já tem por sua essência na sua justificativa a sustentabilidade de sua continuação.

Porém, de uma forma pragmática, podemos elencar 3 fatores que precisam ser constantemente atendidos para garantir a sustentabilidade do Projeto.

15.1 – Orçamento para suprir os gastos com seu funcionamento.

Neste fator, a UNIRIO, através da ação deste projeto, atende as demandas de recursos através de seu orçamento.



Durante a execução deste contrato, a Con-tato sairá em campo para estabelecer parcerias que poderão agregar valores tangíveis ou não, elaborando para tal, uma proposta técnica para parcerias estratégicas que será apresentada a UNIRIO. Pretendemos com essa ação, discutir a participação de outras ações, profissionais, recursos e etc.

Inicialmente será elaborado um mapeamento dos potenciais parceiros a partir do raio de ação do projeto, das ações priorizadas e dos produtos necessários. Este mapeamento propiciará a construção do Banco de Instituições Parceiras que será um recurso importante na elaboração de novas ações e novos valores trabalhados.

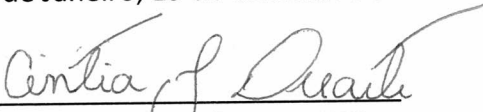
15.2 – Atendimento das Demandas do Projeto

Nossa participação será fundamental para justificar o orçamento empregado através da eficiente execução financeira, atingindo as metas e objetivos definidos de forma a respaldar as ações junto aos órgãos controladores, fiscalizadores e junto a própria UNIRIO.

15.3 – Construção do Vínculo com a comunidade absorvida pelo Projeto

A construção do vínculo entre o projeto e a comunidade, ligada aos benefícios produzidos na execução e proposição de suas atividades na direção de suas demandas não só ajuda na obtenção de resultados propostos como no envolvimento da população em se comprometer de cuidar das estruturas e materiais, além de manter um ambiente de qualidade de vida e de respeito a todos que participam.

Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 2019.


Representante Legal CON-TATO