

Análise dos indicadores de mobilidade urbana no programa de desenvolvimento institucional integrado — PDI: estudo dos municípios apoiados

Denis Silva Rezende

Especialista em Gestão Pública pela Universidade Federal do Mato Grosso — UFMT.

Contato: denisrezendearquiteto@gmail.com

Edson Rodrigues de Aro

Professor Adjunto II da Universidade Federal do Mato Grosso — UFMT, do Departamento de Administração.

Contato: edson_aro@hotmail.com

RESUMO

Diante das constantes mudanças na maneira das pessoas se deslocarem nos espaços urbanos, e com base na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) instituída pela Lei 12.586/2012, o artigo irá apresentar indicadores de Mobilidade Urbana utilizados nos municípios do estado de Mato Grosso, inseridos no Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado - PDI e apoiados pelo TCE/MT. Através de metodologias de pesquisa, abordar os aspectos históricos e recentes da Mobilidade Urbana no país. A partir disso, apresentar as alterações nos índices identificados no período entre 2015 a 2017, e constatar se as metas planejadas foram cumpridas, e se os indicadores estão amparados pela PNMU. O estudo propõe aferir a efetividade dos indicadores associados a temática de Mobilidade Urbana nos municípios, além disso, o trabalho propõe estimular o cidadão, e principalmente os gestores públicos, a participar efetivamente na entrega de soluções eficientes de Mobilidade Urbana Sustentável a sociedade.

Palavras-chaves: Desafios, Sustentável, Soluções, Gestão Pública, Eficiência

ABSTRACT

Given the constant changes in the way people move in urban spaces, and based on the National Urban Mobility Policy (PNMU) established by Law 12.586 / 2012, the article will present Urban Mobility indicators used in the municipalities of the state of Mato Grosso, inserted in the Integrated Institutional Development Program - PDI and supported by TCE/MT. Through research methodologies, address the historical and recent aspects of Urban Mobility in the country. From this, present the changes in the indices identified in the period from 2015 to 2017, and verify if the planned goals were met, and if the indicators are supported by PNMU. The study proposes to measure the effectiveness of indicators associated with the theme of Urban Mobility in the municipalities. Moreover, the work proposes to encourage citizens, and especially public managers, to participate effectively in the delivery of efficient solutions for Sustainable Urban Mobility to society.

Keywords: Challenges, Sustainable, Solutions, Public administration, Efficiency

1. Introdução

Para Santos e Noia (2015), as mudanças que ocorrem de maneira cada vez mais acelerada nas cidades, proporcionam vários conflitos no espaço urbano. Nos dias de hoje, a Mobilidade Urbana vem se tornando um desafio para os gestores públicos, e de maneira crescente, vem se agravando constantemente. Os autores destacam que a expansão das cidades resultou no aumento gradativo, nas distâncias das residências aos locais de trabalho e ao lazer, provocando um aumento no investimento para uso de veículos particulares.

Segundo Boareto (2008), a cerca de quatro décadas atrás, a maior parcela da população brasileira residia na zona rural. Por outro lado, o autor enfatiza, que, com o aumento progressivo das cidades, originou-se muitos congestionamentos, proporcionando o aumento gradual da poluição sonora e do ar, além disso, elevando o número de acidentes nas cidades.

O crescimento desordenado presente nas cidades, exige investimentos do Estado em Mobilidade, e a ausência no incentivo, limitam o empenho e envolvimento dos gestores públicos na idealização de propostas para implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, além de normas e leis para melhoria da mobilidade (SOUSA e FILHO, 2015).

Diante da carência de políticas públicas voltadas para a Mobilidade Urbana nos municípios do estado de Mato Grosso, o TCE/MT dispõe do Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado — PDI, instrumento fundamental para que os municípios consigam planejar e aplicar com eficiência, em específico as metas voltadas a eficiência na Mobilidade Urbana. Além disso, o programa propõe assessorar os gestores na melhoria da eficiência nos processos,

estimulando o público em geral para acompanhar e supervisionar as propostas, planos e projetos dos gestores públicos (TCE/MT, 2013).

Desse modo, o trabalho irá apresentar os indicadores de Mobilidade Urbana no Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado — PDI. De maneira específica, o estudo irá identificar as metas de Mobilidade Urbana aplicadas pelos vinte e três municípios no Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado — PDI no estado de Mato Grosso.

De maneira geral, organizar e estruturar as metas de Mobilidade Urbana no período de 2015 a 2017, verificando as alterações relacionadas a Mobilidade Urbana, suas mudanças no meio urbano e a importância das metas para a qualidade de vida dos cidadãos. Ademais, o estudo irá identificar as oscilações nas metas alcançadas mediante as metas planejadas, verificando suas alterações durante o período abordado, além disso, evidenciar os resultados apresentados através de indicadores do PDI. Além disso será apresentado: Quais os resultados apresentados, alcançados ou não pelos municípios apoiados pelo TCE/MT?

2. Referencial Teórico

2.1 Gestão Pública

Para Corrêa (2014), a gestão pública tem por princípio, oferecer serviços de qualidade, eficiência e transparência a sociedade. O autor destaca que os serviços sob responsabilidade da gestão pública, têm de ser executados de maneira íntegra, seguindo os cinco princípios da administração pública; a legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e a eficiência.

Na perspectiva de Campos et al. (2017), recentemente ocorreram várias transformações na gestão pública, relacionadas principalmente com as novas práticas e metodologias, estimulando e incentivando os servidores e gestores públicos na criação e a inovação. O autor destaca a importância de unificar práticas e processos com soluções eficientes, pois as escolhas dos gestores públicos acertadas ou não, refletem diretamente na qualidade de vida dos cidadãos. Outro fator crucial apontado pelo autor, está na utilização da inovação na gestão pública, concebendo práticas e mecanismos inovadores no processo cultural, direcionando-os continuamente para o aperfeiçoamento da gestão pública.

De acordo com Cavalcante e Camões (2015), com o objetivo de melhorar o desempenho e conquistar melhores resultados nas organizações públicas, a Nova Gestão Pública apresenta transformações necessárias na estrutura e nos processos, que anteriormente dificultava na entrega dos serviços aos cidadãos.

2.2. Mobilidade Urbana Sustentável

Entende-se como conceito de mobilidade urbana sustentável, as políticas que apresentam e dispõe de princípios que estimulem acesso universal a coletividade nos espaços urbanos, afim de priorizar os veículos não motorizados, empregando o uso do transporte público eficiente, fundamentalmente inclusivo e consequentemente sustentável (BRASIL, 2013).

De acordo com Carvalho (2013), nos dias atuais nota-se a ausência de cidades sustentáveis, e diante das mudanças nos espaços urbanos propõe-se a implementação da sustentabilidade nas cidades. O autor enfatiza a importância de avaliar e elaborar alternativas para implantação de um modelo de cidades

sustentáveis, pois existe um conjunto de princípios complexos, e a idealização desse processo necessita da participação social.

Segundo Boareto (2008), a implantação da sustentabilidade urbana no país, tem de ser percebida em países em desenvolvimento, com menor índice de pobreza e desigualdade. O autor ressalta que problemas vistos nos espaços urbanos especialmente estão ligados diretamente na sustentabilidade das cidades, pois a ineficiência por parte do poder público de instituir políticas públicas de combate às desigualdades e a pobreza, reflete pontualmente na população de baixa renda que necessitam de espaços urbanos sustentáveis.

2.3. Indicadores na Política Nacional de Mobilidade Urbana

Na percepção de Assis et al. (2015), os indicadores são um dispositivo de gestão que possui papel crucial, principalmente no estudo preliminar de um plano, pois são estes artifícios que irão mostrar a realidade atual do que está sendo pesquisado. Os autores salientam, que os indicadores são ferramentas essenciais para que o gestor público, a partir de informações íntegras, seja capaz de direcionar com maior atenção e segurança os recursos, além de entender e detectar gargalos, seja capaz de elaborar um planejamento estratégico eficaz e eficiente.

O CNM (2016), traz em seu relatório indicadores do Plano de Mobilidade Urbana para as cidades. Além disso, ressalta a importância dos indicadores, sendo este um instrumento essencial para a ordenação do espaço urbano, e através de uma aplicação eficiente, o gestor público tenha capacidade de monitorar e controlar, de maneira continuada as mudanças que ocorrem no espaço urbano, e consequentemente ela-

borar, executar e apresentar, pontualmente políticas públicas voltadas para a melhoria da Mobilidade Urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana está apoiada em sete eixos temáticos, instrumentos fundamentais para o levantamento de indicadores, na investigação e aplicação de recursos direcionados a Mobilidade Urbana. Através de cada temática, os indicadores são organizados e estruturados em aspectos relacionados e associados, e a partir disso, ser dispostos para implantação e aplicação (BRASIL, 2016).

3. Metodologia

3.1. Pesquisa Qualitativa e Quantitativa

Na perspectiva de Fonseca (2002), a pesquisa quantitativa se concentra no propósito de apresentar a realidade atual do objeto pesquisado. Para o autor somente com a efetiva veracidade das informações, o pesquisador poderá no uso de dispositivos isentos e imparciais expor com segurança os resultados da pesquisa.

Na percepção de Oliveira (2008), a pesquisa qualitativa possui uma relação objetiva e permanente com o dia-a-dia dos indivíduos explorados, pois dispõe de consequências do cenário, obtendo diretamente a coleta das informações. O autor realça que as colaborações da pesquisa qualitativa existentes atualmente, estão apoiadas na habilidade e competência do pesquisador. Dessa maneira, a apresentação e organização detalhada das informações e dados do PDI possibilita a melhor compreensão e entendimento do estudo.

3.2. Pesquisa Descritiva

De acordo com Marconi e Lakatos (2003), a pesquisa descritiva propõe ao pesquisador, constatar, assimilar e relatar os atributos de uma situação ocorrida,

limitando-se de investigar a relevância da temática pesquisada. Os autores expõem que o objetivo desse tipo de pesquisa, é detectar particularidades e aspectos que se associam-se com o evento pesquisado.

Para Raupp e Beuren (2006), a pesquisa descritiva caracteriza-se como um mediador entre a pesquisa exploratória e a pesquisa explicativa, situando-se entre os dois métodos de pesquisa. Para os autores a pesquisa descritiva está relacionada na maneira de especificar e demonstrar as características e individualidades do objeto pesquisado. Portanto a pesquisa descritiva, tem por finalidade, descrever, apresentar e organizar os dados obtidos na pesquisa.

3.3. Análise da pesquisa documental

Gil (2002, p.45), destaca que pesquisa documental é um dispositivo de pesquisa e levantamento de informações que extingue parcialmente eventos de controle, onde o explorador tenha condições de manifestar-se e interagir nas situações e procedimentos pesquisados, inabilitando a expectativa de enfrentar o elemento na intervenção estimada.

Segundo Silva, Almeida e Guindani (2009), pesquisa documental é um procedimento que se utiliza de métodos e técnicas para a compreensão e análise de documentos dos mais variados tipos como por exemplo fontes primárias (relatórios de pesquisa). Por outro lado, as secundárias estão relacionadas aos acervos de elementos bibliográficos públicos relacionados ao tema abordado. Dessa forma, o estudo foi embasado nas informações prestadas pelo PDI, utilizado para a obtenção das informações e na elaboração dos indicadores.

3.4. Ambiente e universo da pesquisa

De acordo com o Tribunal de Contas do estado de Mato Grosso — TCE/MT, o principal objetivo do

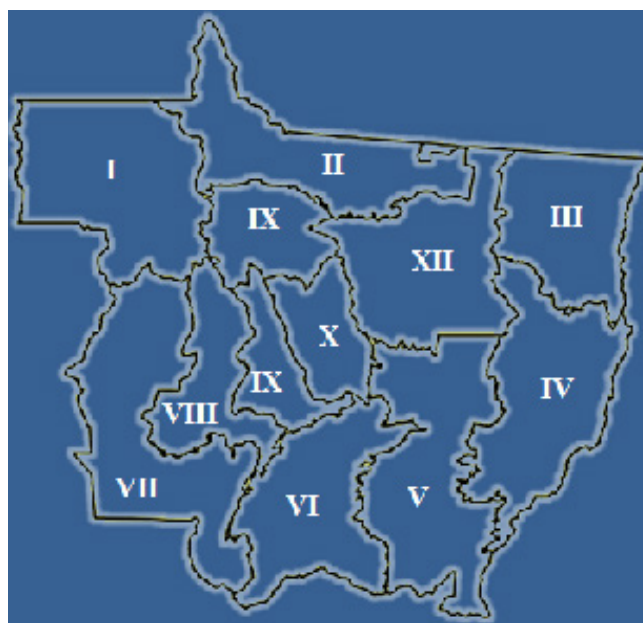
Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado (PDI), é assegurar e contribuir no desenvolvimento da eficiência e transparência nas práticas desempenhadas do serviço público. Além disso, o Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado (PDI) tem o objetivo de manter um rigoroso padrão, por meio de metas quantitativas e prazos na entrega de serviços a sociedade, empregando indicadores de desempenho, para atingir com precisão, segurança e eficiência o empenho dos recursos públicos (TCE/MT, 2013).

Segundo o TCE/MT (2013), o Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado (PDI) utiliza-se como premissa, o estímulo aos municípios apoiados pelo TCE/MT, dividindo-os em áreas e políticas públicas, e por meio de metas de curto e longo prazo, propor aos municípios alcançá-las e mantê-las de maneira eficiente. Para o TCE/MT, os indicadores do PDI auxiliam os gestores públicos na missão de constatar e conhecer a realidade atual do município, e através dos resultados adquiridos, sejam capazes de elaborar e executar novos métodos e práticas, direcionando os recursos públicos com maior transparência e eficiência (TCE/MT, 2013).

Ademais, se faz necessário analisar a variação das metas planejadas, e se estas foram alcançadas ou não. Além disso, é necessário verificar através dos indicadores apresentados, se os gestores públicos cumpriram os objetivos assumidos, conforme as metas planejadas e estabelecidas previamente.

4. Análise e Resultados

Conforme Tabela 01 abaixo, através dos 23 (vinte e três) municípios do Estado de Mato Grosso apoiados pelo o TCE/MT inseridos no Programa de De-



Fonte: SEPLAN/MT

Figura 01. Divisão das regiões do planejamento do Governo do Estado de Mato Grosso (SEPLAN).

envolvimento Institucional Integrado (PDI), foram analisados os indicadores relacionados a Mobilidade Urbana que estão incluídos no PDI, e a partir disso, verificar as alterações que cada município obteve no período entre 2015 a 2017.

Conforme demonstrado na Figura 01 e Tabela 01, os municípios que integram atualmente o Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado (PDI) são: Água Boa, Alta Floresta, Cáceres, Campo Verde, Chapada dos Guimarães, Confresa, Cuiabá, Diamantino, Itiquira, Jaciara, Juína, Juscimeira, Lucas do Rio Verde, Nortelândia, Primavera do Leste, Querência, Rondonópolis, São Felix do Araguaia, Sapezal, Sinop, Tangará da Serra, Tapurah e Várzea Grande. É necessário destacar que o município de Cáceres não apresentou indicadores com dados no período abordado, porém, é essencial evidenciar que iniciaram a aplicação e alimentação ao PDI, a partir de 2018.

4.1. Indicador 01: Elevação do índice de pavimentação de vias urbanas

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o indicador que permite elevar o índice de pavimentação nas vias urbanas dos municípios do estado de Mato Grosso, está vinculado diretamente ao objetivo de melhorar a qualidade da mobilidade urbana e consequentemente atender com maior eficiência a locomoção da coletividade (BRASIL, 2013).

Conforme Tabela 01 e 02, o indicador que se refere ao aumento no índice de pavimentação de vias urbanas nos municípios apoiados pelo PDI no estado, obteve resultados satisfatórios no período, e destacando-se dentre os vinte e três: o município de Sinop localizado na região XII (Médio-Norte), obteve o melhor índice, elevando em 1095,00% a meta estabelecida, e Tangará da Serra, localizado na região VIII (Centro-Sul), alcançou em 125,33%, obtendo um índice satisfatório com 25,33% acima da meta.

Por outro lado, é necessário destacar os municípios que ficaram abaixo da meta no período, como: Juscimeira na região V (Sudeste), não ultrapassou 1% da meta, concluindo o período em 0%. Na região VI (Médio-Norte), o município de Chapada dos Guimarães no período estabeleceu metas, porém, não alcançou 1% encerrando o período em 0%.

Além disso, houve municípios que não apresentaram informações do indicador como: na região IV (Nordeste), o município de Querência, assim como, Itiquira na região VI (Médio-Norte), Lucas do Rio Verde na região X (Oeste), São Felix do Araguaia na região III (Nordeste), e Sapezal localizado na região VII (Médio-Norte).

4.2. Indicador 02: Redução do índice de acidentes de trânsito

Em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o indicador que propõe reduzir o índice de acidentes de trânsito dos municípios do es-

LEGENDA	MACRORREGIÕES	REGIÕES	MUNICÍPIOS
	NOROESTE	I	JUÍNA
	NORTE	II	ALTA FLORESTA
	NORDESTE	III	CONFRESA e SÃO FELIX DO ARAGUAIA
	NORDESTE	IV	ÁGUA BOA e QUERÊNCIA
	SUDESTE	V	RONDONÓPOLIS, CAMPO VERDE, PRIMAVERA DO LESTE, JACIARA, JUSCIMEIRA e ITIQUIRA
	MÉDIO-NORTE	VI	CUIABÁ, VÁRZEA GRANDE e CHAPADA DOS GUIMARÃES
	MÉDIO-NORTE	VII	CÁCERES e SAPEZAL
	CENTRO-SUL	VIII	TANGARÁ DA SERRA
	CENTRO-SUL	IX	DIAMANTINO e NORTELÂNDIA
	OESTE	X	LUCAS DO RIO VERDE e TAPURAH
-----	NOROESTE	XI	-----
	MÉDIO-NORTE	XII	SINOP

Tabela 01. Regiões do Estado de Mato Grosso (SEGPLAN).

tado, está ligado diretamente no objetivo de promover a segurança na locomoção dos usuários do espaço urbano, e consequentemente garantir a qualidade de vida dos cidadãos (BRASIL, 2013).

De acordo com a Tabela 01 e 02, o indicador que possibilita a redução no índice de acidentes de trânsito nos municípios firmados pelo PDI alcançou resultados satisfatórios no período apresentado: Na região XII (Médio-Norte), o município de Sapezal obteve o melhor desempenho, reduzindo em 217,46% o índice de acidentes de trânsito, e região X (Oeste), Lucas do Rio Verde obteve uma redução de 122,50%, alcançando o segundo melhor desempenho dos municípios nesse indicador.

Por outro lado, é necessário enfatizar os municípios que ficaram abaixo da meta no período, como: na região I (Noroeste), o município de Juína obteve 3,95% no índice, sendo que ficou abaixo da meta estipulada. Na região V (Sudeste), o município de Itiquira que reduziu em 3,99%. Na região VI (Médio-Norte), a capital do estado de Mato Grosso o município de Cuiabá, obteve redução de 8,39% no período.

Além disso, houve municípios que não apresentaram informações do indicador como: o município de Água Boa, localizado na região IV (Nordeste), Jaciara localizado na região V (Sudeste) e Chapada dos Guimarães na região VI (Médio-Norte), Confresa e São Felix do Araguaia região III (Nordeste), Diamantino na região IX (Centro-Sul), e Tangará da Serra localizado na região VIII (Centro-Sul).

4.3. Indicador 03: Elevar índice de áreas verdes

O indicador empregue nos municípios do estado de Mato Grosso, propõe elevar o índice de áreas ver-

des dos espaços urbanos nos municípios. Nesse cenário, apoiado na Política Nacional de Mobilidade Urbana, o indicador empregue no PDI tem como objetivo, assegurar e preservar o meio ambiente no espaço urbano, minimizando os impactos da poluição causados por veículos automotores, auxiliando na melhoria da qualidade do ar e da sensação térmica do espaço urbano e contribuindo para a qualidade de vida dos cidadãos (BRASIL, 2013).

Conforme exposto na Tabela 01 e 02, o índice que propõe elevar o índice de áreas verdes nos municípios firmados pelo PDI, obteve resultados satisfatórios no período apresentado: na região V (Sudeste), o município de Primavera do Leste obteve o melhor resultado dentre os municípios, aumentando em 311,53%. Na mesma perspectiva, o município de Alta Floresta situada na região II (Norte), superou a meta em 197,92%.

Por outro lado, é necessário enfatizar os municípios que ficaram abaixo da meta no período, como: na região VI (Médio-Norte), o município de Cuiabá atingiu 40,54%, portanto 59,46% abaixo da meta. Na mesma perspectiva, o município de Várzea Grande obteve 83,88%, índice abaixo da meta estipulada em 16,12%.

Além disso, houve municípios que não apresentaram informações do indicador como: Na região III (Noroeste), os municípios de Confresa e São Felix do Araguaia, Diamantino e Nortelândia na região IX (Centro-Sul), Juína região I (Noroeste), Lucas do Rio Verde na região X (Oeste), Sinop na região XII (Médio-Norte), Tangará da Serra na região VIII (Centro-Sul), Água Boa e Querência na região IV (Nordeste), Itiquira e Rondonópolis na região V (Sudeste), e Chapada dos Guimarães região VI (Médio-Norte).

Município	Elevar índice de pavimentação de vias urbanas				Reduzir índice de acidentes de trânsito				Elevar índice de áreas verdes				Elevar índice de acessibilidade dos espaços públicos			
	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Água Boa	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	100%	100%	100%	100,00%	-	-	-	-	-	-	-	-	70%	70%	80%	114,29%
Metas Alcançadas	100%	100%	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70%	70%	80%	-
Alta Floresta	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	85%	100,00%	-	-	88,87%	-47,51%	-	-	24%	181,82%	-	-	-	-
Metas Alcançadas	-	-	85,28%	-	-	-	21,18%	-	-	-	47,90 %	-	-	-	-	-
Cócoris	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Metas Alcançadas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Campo Verde	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	73,74%	85,46%	88,52%	112,02%	-	0,77%	0,53%	-70,75%	12,98 %	12%	12%	130,18%	-	-	-	-
Metas Alcançadas	82,02%	85,89%	89,00%	-	-	0,25%	0,25%	-	14,98 %	15,62%	15,80 %	-	-	-	-	-
Chap. dos Guimarães	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	125%	0,00%	-	-	-	-	-	-	12%	0,00%	-	-	-	-
Metas Alcançadas	-	-	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%	-	-	-	-	-
Confresa	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	33%	38%	167,12%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28%	30%	156,61%
Metas Alcançadas	-	33,11%	25,28%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,27%	28,13%	-
Curubal	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	-	-	-	-	300%	-8,33%	-	-	7,46%	-40,54%	-	-	-	-
Metas Alcançadas	-	-	-	-	-	-	308,35 %	-	-	-	3%	-	-	-	-	-
Diamantina	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	24,78%	100,00%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Metas Alcançadas	-	-	24,78%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Itiquira	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	-	-	7,08%	7,58%	4%	-3,84%	-	-	-	-	-	-	-	-
Metas Alcançadas	-	-	-	-	3,32%	0%	4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jacilara	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	88%	82,48%	82,48%	84,18%	-	-	-	-	30,20 %	30,20%	30,20 %	130,18%	15%	15%	15%	104,00%
Metas Alcançadas	88%	80,44%	82,88%	-	-	-	-	-	30,28 %	30,28%	35,78 %	-	7,80%	8,51%	25,80%	-
Julma	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	32%	31%	32%	100,00%	-	-	300%	3,87%	-	-	-	-	-	-	-	-
Metas Alcançadas	32%	31%	32%	-	-	-	98,05%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juscineira	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	100%	-	-	0,00%	1,00%	-	58%	50,00%	-	-	100%	180,00%	1,00%	-	50%	52,00%
Metas Alcançadas	0%	-	-	-	8%	-	58%	-	-	-	100%	-	8%	-	50%	-
Luças do Rio Verde	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	-	-	-	-	1,50%	-132,50%	-	-	-	-	-	-	-	-
Metas Alcançadas	-	-	-	-	-	-	1,74%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nortelândia	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	85%	82,33%	-	-	33%	-26,57%	-	-	-	-	-	-	85%	100,00%
Metas Alcançadas	-	-	78,48%	-	-	-	48,92%	-	-	-	-	-	-	-	85%	-
Primavera do Leste	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	7%	100,00%	2%	0,63%	0,63%	-1,80%	3,27%	4,37%	7,68%	811,53%	-	-	-	-
Metas Alcançadas	-	-	7%	-	0,82%	0,14%	0%	-	2,42%	7%	10%	-	-	-	-	-
Querência	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	-	-	-	100%	300%	67,67%	-	-	-	-	-	20%	20%	64,29%
Metas Alcançadas	-	-	-	-	-	48,98%	32,13%	-	-	-	-	-	-	21,77%	18%	-
Rondópolis	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	100%	100%	100%	80,63%	-	44%	48%	-4,80%	-	-	-	-	-	-	-	-

São Félix do Araguaia	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31%	33%	106,79%
Metas Alcançadas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35,37%	11,60%	-
Sapezal	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	-	-	100%	100%	100%	-21,48%	-	-	12%	180,15%	-	-	43%	89,75%
Metas Alcançadas	-	-	-	-	186,38 %	161,82 %	117,46 %	-	-	-	11,82 %	-	-	-	35,60%	-
Sinop	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	19%	100%	100%	109,00%	-	-	100%	11,07%	-	-	-	-	-	-	-	-
Metas Alcançadas	100%	85,71%	108,50%	-	-	-	88,50%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tangará da Serra	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	73,31%	81,12%	83,68%	125,79%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Metas Alcançadas	73,31%	85,37%	85,08%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tapurah	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	100%	89,66%	14,61%	-	24,66%	88%	82,20%	-	30%	61,82 %	180,04%	-	-	-	-
Metas Alcançadas	-	87,80%	84,62%	-	7,50%	308,87 %	-	-	-	100,04 %	61,82 %	-	-	-	-	-
Várzea Grande	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado	2015	2016	2017	Resultado
Metas Planejadas	-	-	-	-	-	-	100%	55,82%	-	100%	100%	80,86%	3,50%	25,70%	27%	263,79%
Metas Alcançadas	-	-	-	-	-	-	166,82 %	-	-	100%	83,88 %	-	31,20%	25,51%	25,08%	-

Observação: O município de Cáceres possui indicadores apenas a partir do ano de 2018, porém estão lançados parcialmente no período.

Fonte: Elaborada pelo autor

Tabela 02. Continuação dos Indicadores de Mobilidade Urbana dos municípios do estado de Mato Grosso integrantes do Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado – PDI apoiados pelo TCE/MT.

4.4. Indicador 04: Elevar índice de acessibilidade dos espaços públicos

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o indicador utilizado no PDI e que propõe elevar o índice de acessibilidade dos espaços públicos dos municípios apoiados pelo TCE/MT, tem como preceito garantir e propiciar a coletividade o acesso universal aos espaços públicos, possibilitando a mobilidade com eficiência, para que a coletividade seja atendida, excluindo de maneira contínua a possibilidade de exclusão e desigualdades no meio urbano (BRASIL, 2013).

Conforme exposto na Tabela 01 e 02, o indicador em questão possibilita o acesso ilimitado de usuários aos espaços públicos dos municípios amparados pelo PDI, e alcançou resultados satisfatórios no período apresen-

tado: Várzea Grande localizado na região VI (Médio-Norte), alcançou o melhor desempenho no índice dos municípios, ultrapassando a meta em 163,79%, concluindo no período 263,79%. Na região III (Noroeste), o município de Confresa no período ultrapassou a meta determinada em 59,61%, obtendo ao final do período 159,61%.

Por outro lado, é necessário enfatizar os municípios que ficaram abaixo da meta no período, como: na região V (Sudeste), o município de Juscimeira alcançou 50% da meta determinada, portanto, abaixo da meta em 50%. Na região XII (Médio-Norte), Sapezal não atingiu a meta definida, alcançando 89,75%, desse modo, abaixo da meta em 10,25%.

Além disso, houve municípios que não apresentaram informações do indicador como: o município de Alta Floresta na região II (Norte), Campo Verde, Itiquira, Primavera do Leste e Rondonópolis na região V (Sudeste), Chapada dos Guimarães e Cuiabá na região VI (Médio-Norte), Diamantino na região IX (Centro-Sul), Juína na região I (Noroeste), na região X (Oeste) os municípios de Lucas do Rio Verde e Tapurah, Sinop na região XII (Médio-Norte), e Tangará da Serra na região VIII (Centro-Sul).

5. Considerações Finais

Diante das transformações que ocorrem no espaço urbano, percebe-se que a Mobilidade Urbana tem sido um desafio complexo para os gestores públicos. Diariamente, veem-se diversos problemas de mobilidade, destacam-se: a ausência de sinalização, carência de espaços acessíveis, insuficiência de transporte público, inexistência de ciclovias, carência de mais áreas verdes no ambiente urbano e vários outros problemas que assolam a Mobilidade Urbana dos cidadãos nas cidades.

Diante da apresentação dos indicadores utilizados pelos municípios, foi possível constatar oscilações tanto positivas quanto negativas, diante das metas definidas em cada município aderente ao Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado - PDI apoiados pelo TCE/MT. Desse modo, pode-se compreender a evolução de indicadores de Mobilidade Urbana em alguns municípios e a redução em outros. Dessa maneira, percebe-se que os municípios carecem do comprometimento dos gestores públicos, responsáveis pela aplicação e idealização de novas soluções para a melhoria da Mobilidade Urbana nos municípios.

O estudo permitiu visualizar através de indicadores de Mobilidade Urbana dos municípios inseridos no Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado – PDI e apoiados pelo TCE/MT, as alterações sucedidas nos índices de Mobilidade Urbana em cada município no período de 2015 a 2017.

Além disso, é necessário ressaltar que dos 23 (vinte e três) municípios apoiados pelo TCE/MT e firmados no Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado – PDI, apenas o município de Sapezal possui o Plano de Mobilidade Urbana. A Política Nacional de Mobilidade Urbana exige que os municípios maiores de 20 mil habitantes, elaborem o Plano de Mobilidade Urbana. Nesse contexto, a maior parte dos municípios que apresentam uma população acima de 20 mil habitantes no estado de Mato Grosso, não dispõe do Plano de Mobilidade Urbana.

Referências Bibliográficas

ASSIS, M. H.; NETO, B. V. C.; BANEVICIUS, M.; LEITE, C. C. *Indicadores de Desempenho como Subsídio à Implementação da Política Estadual de Gestão Documental: a Experiência Paulista*. Revista do Arquivo, n.03, p.01-22. São Paulo – SP, 2015. Disponível em: < http://www.arquivoestado.sp.gov.br/revista_do_arquivo/03/pdf/ASSIS__Marcelo_H__et_al__indicadores_de_desempenho_como_subsidio_a_implementacao_da_politica_estadual_de_gestao_documental__a_experiencia_paulista.pdf>. Acesso em: 02 junho 2018.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Indicadores de efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília – DF, 2016, 112 p.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília – DF, 2013, 37 p.

BOARETO, R. *A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis*. Revista dos Transportes Públicos – ANTP, São Paulo –SP, Ano 30/31, pag. 143-160, 2008.

CAMPOS, Helnatá Duarte; et. al. *A Inovação na Gestão Pública e a Eficiência dos Serviços Prestados aos Cidadãos. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento*. Edição 05. ano 02, vol. 01. p. 309-318, julho de 2017.

CARVALHO, C. H. R. *Mobilidade Urbana: Avanços, Desafios e Perspectivas*. Livraria IPEA, Brasília – DF, capítulo 14, pag. 345-361, 2013.

CAVALCANTE, P.L.; CAMÕES, M. R. S. *Gestão Pública no Brasil: As inovações configuram um novo modelo?*. In: VII Congresso CONSAD de Gestão Pública, painel 31/099, 2015, Brasília – DF, 2015, pag. 01-22.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS – CNM. *Brasília - DF: Mobilidade urbana municipal: A gestão do trânsito e o plano de mobilidade - Coletânea gestão pública municipal: Gestão 2017-2020*. 2016. 84 p.

CORRÊA, R. C. *O público e o privado na gestão pública*. 3ª ed. ver. atual. Florianópolis - SC: Departamento de Ciências da Administração / UFSC. Brasília – DF. CAPES: UAB, 2014, 76p.

FONSECA, João José Saraiva da. *Metodologia da pesquisa científica*. Ceará: Universidade Estadual do Ceará, 2002.

GIL, A. C. *Como elaborar projeto de pesquisa*. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002, 176p.

MARCONI M.; LAKATOS, E. *Metodologia do trabalho científico*. 6ª ed. São Paulo, SP: Atlas, 2003.

OLIVEIRA, C. L. *Um apanhado teórico-conceitual sobre a pesquisa qualitativa: tipos, técnicas e características*. (UNIOESTE) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Programa de Pós-Graduação em Letras. Cascavel – PR, pag.01-16, 2008. Disponível em: <<http://e-revista.unioeste.br/index.php/travessias/article/view/3122/2459>>. Acesso em: 29 de novembro de 2018.

RAUPP, F.M.; BEUREN, I.M. *Metodologia da pesquisa aplicável às ciências sociais*. In. BEUREN, I.M. (Org.). *Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática*. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2006. Cap.3, p.76-97.

SANTOS, N. S. F.; NOIA, A. C. *Mobilidade Urbana e Política Pública: Uma análise das ações realizadas pelo poder público na cidade de Itabuna, Bahia*. In: V Semana do Economista e V Encontro de Egressos, Transformações Regionais: 50 Anos do curso de Ciências Econômicas da UESC, GT 3 – Economia Solidária, Economia da Cultura e Políticas Públicas, 2015, pag. 01-20.

SILVA, J. R.; ALMEIDA, C. D.; GUINDANI, J. F. *Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas*. In: Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, Porto Alegre – RS, ano I, número I, pag. 01-15, Julho, 2009.

SOUSA, M. C. FILHO, R. R. P. *A importância do planejamento para a gestão pública do espaço urbano sustentável*. In: Revista IDEA, Uberlândia – MG, v. 8, n. 1, pag. 01-11, 2017.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE MATO GROSSO - TCE/MT. PDI - Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado: TCE-MT promovendo soluções inovadoras, na linha de sua missão orientadora, compartilha com os fiscalizados a experiência adquirida a partir da adoção do planejamento estratégico e de novas tecnologias, para a eficiência da administração pública. Cuiabá – MT, 2013. 160p.