

**GABARITO**

**Mestrado em Transportes e Gestão das Infraestruturas Urbanas**

**TRANSPORTES**

1. (4,0 pontos). A Organização das Nações Unidas estabeleceu, em 2015, a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da qual constam os 17 objetivos (os ODSs) abaixo listados (a tradução é da ONU):

**Tabela 1: Objetivos do desenvolvimento Sustentável (ODSs)**

ODS	Redação dada pela ONU
1	Acabar com a pobreza em todas as suas formas, em todos os lugares
2	<b>Acabar com a fome, alcançar a segurança alimentar e melhoria da nutrição e promover a agricultura sustentável</b>
3	<b>Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades</b>
4	Assegurar a educação inclusiva e equitativa e de qualidade, e promover oportunidades de aprendizagem ao longo da vida para todos
5	Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas
6	Assegurar a disponibilidade e gestão sustentável da água e saneamento para todos
7	<b>Assegurar o acesso confiável, sustentável, moderno e a preço acessível à energia para todos</b>
8	Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todos
9	<b>Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação</b>
10	Reduzir a desigualdade dentro dos países e entre eles
11	<b>Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis</b>
12	<b>Assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis</b>
13	<b>Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos</b>
14	Conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável
15	Proteger, recuperar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, deter e reverter a degradação da terra e deter a perda de biodiversidade
16	Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas em todos os níveis
17	Fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável

Os ODSs em negrito na Tabela 1 (ODSs 2, 3, 7, 9, 11, 12, e 13) são destacados pela ONU como aqueles que guardam relação direta com o transporte, ainda que o termo transporte ou equivalente não esteja explicitamente mencionado na redação dos objetivos. O propósito desta questão é obter do candidato uma avaliação dessas relações entre o transporte e os sete ODSs destacados, com base na bibliografia disponibilizada para este exame de seleção.

Portanto, leia cuidadosamente cada um dos dez períodos abaixo. Eles contêm afirmações extraídas da literatura técnico-acadêmica em Transportes constante da bibliografia indicada para a seleção. Após refletir sobre elas, e sistematizá-las, você deve elaborar um texto em que essas ideias sejam articuladas aos sete ODSs que a ONU vincula diretamente ao transporte, de formas a propiciar uma visão de como o setor pode, diretamente, influenciar positiva ou negativamente para a realização dos objetivos da Agenda 2030. No seu texto, as referências às

afirmações abaixo destacadas devem ser feitas usando a identificação numérica de cada afirmação, aposto no formato (AX) ao fim do respectivo texto na seção Afirmações.

#### Afirmações

“O tema transporte e exclusão/inclusão social não deve ser focado apenas na agenda do transporte. O planejamento da acessibilidade do transporte – necessário para atender às necessidades de viagem da população excluída – deveria estar muito integrada às políticas e programas de uso do solo, habitação, saúde, educação e bem-estar. Similarmente, grandes projetos de infraestrutura de transporte devem ser mais transparentes em suas análises ex-ante para ter em conta seus efeitos de longo prazo sobre a equidade social das populações e comunidades locais.” (A1).

“Os usuários do transporte coletivo por ônibus no Brasil estão sendo submetidos há décadas a um círculo vicioso negativo. Os elevados e crescentes níveis de congestionamento tem tornado o transporte coletivo por ônibus – que em geral opera sem prioridade no tráfego – lento, não pontual, irregular e pouco confiável. Aliado a isso, atrelam-se os financiamentos e facilidades para aquisição de transporte individual motorizado, seja motocicleta ou automóvel, e a quase ausência de políticas e medidas que regulem o uso do transporte individual motorizado nas cidades, como o controle de vagas de estacionamento, o pedágio urbano e um rigoroso controle na instalação de Polos Geradores de Viagens - PGV, dentre outras.” (A2).

“(…) Neste sentido, se reconhece que o aumento dos congestionamentos, da poluição do ar, do consumo de energia e dos acidentes de trânsito é produzido pelo grande aumento do tráfego de automóveis individuais. O uso continuado do modelo de transporte individual é simplesmente insustentável dada a combinação de ineficiência energética, consequências ambientais pelo uso de combustíveis fósseis e congestionamentos causados pela não adequação dos diferentes modos de transportes.” (A3).

“Demonstrou-se neste artigo o potencial de evolução no sentido da mobilidade sustentável (...), por meio de combinações criativas de estratégias de política já bem conhecidas ou inovadoras. Mas o que parece faltar é uma visão forte de planejamento, aliada a uma estrutura consistente na qual estratégias consistentes de transporte sustentável possam ser internalizadas e aplicadas durante períodos adequados de tempo.

Não faltam bons exemplos: as estruturas de planejamento é que são precárias, assim como a disponibilidade de financiamento para investimentos. Tudo isso é combinado com um baixo grau de aceitabilidade política e social para muitas medidas importantes, agravados pela separação de poderes entre instâncias locais, regionais e nacionais de Governo, além da separação de responsabilidades entre o planejamento estratégico geral e o do transporte.” (A4).

No Edital de Licitação da rede de ônibus do SATPP/Recife, “O projeto básico dividiu o sistema a ser licitado em apenas 7 lotes, todos com dimensões similares e de grande porte. Assim, as recomendação (GEIPOT, 1999) de diferenciação de porte nos contratos, tanto por quantidade de linhas quanto de frota, não foram empregadas. Como não há lotes pequenos ou médios na solução preconizada, resta dificultado o acesso ao mercado a empresas de pequeno ou médio porte, o que constitui forte barreira à entrada, porquanto essas empresas provavelmente só terão alguma chance na competição caso se consorciem.” (A5).

“É de interesse primordial para formuladores de políticas que menores custos de transporte podem estimular aumentos na produção. Em uma economia agrícola rural remota, melhorar as estradas secundárias leva a reduções no preço pago pelo agricultor para receber fertilizantes, como reduz também o custo de colocar seu produto no mercado; preços baixam e a produção se expande. Essas relações podem impactar mais fortemente nos países em desenvolvimento, porque onde a infraestrutura de transporte é precária, os custos de transporte podem representar uma proporção elevada dos preços de venda.” (A6).

“A coordenação dos serviços de transporte urbano em regiões metropolitanas e nas aglomerações urbanas constitui um problema grave. No passado, um dos pontos-chave da política nacional de transportes urbanos dos anos 70 era a criação das Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos que visavam, a partir de uma ação forte do governo central, impor às realidades locais uma visão idealista de uma rede multimodal de transporte integrada — em termos físicos, operacionais, tarifários e institucionais.

Mas as experiências brasileiras eram tão diversificadas, que a grande maioria das aglomerações nem chegaram a ser criadas. E onde o foram, os resultados e experiências foram diferentes.” (A7).

“Embora o interesse em novos modelos de governança (para a gestão do transporte) seja evidente, os estudos de caso demonstram que simplesmente fornecer um modelo de estatuto ou um exemplo de acordo intergovernamental não atende adequadamente à necessidade de "novos modelos". Mesmo que este relatório dê exemplos de cinco modelos gerais de governança extraídos dos estudos de caso, esses modelos podem ser

adaptados de muitas maneiras. Como cada região urbana tem uma combinação única de instituições políticas, história, governança atual dos organismos gestores e necessidades de transporte, os modelos que funcionaram bem em uma dada região precisam, em geral, ser adaptados significativamente visando a sua transferência para uma outra região.” (A8).

“A escolha do melhor tipo de transporte (para um dado corredor) é uma questão central no planejamento de um sistema de transporte público, uma vez que essa escolha influirá positiva ou negativamente não apenas no sistema de transporte em si, mas também no desenvolvimento da estrutura física da cidade e nas suas atividades econômicas. (...). O transporte deve sempre ser conveniente, eficaz, confiável, confortável e acessível, independentemente do seu caráter de serviço social para aqueles para os quais não há outra opção de mobilidade.” (A9).

“Um dos condicionantes para a sustentabilidade de atividades socioeconômicas em áreas onde processos de renovação econômica estão presentes é a qualidade da acessibilidade aos serviços e equipamentos disponíveis nessa região. Argumenta-se que o reaquecimento da dinâmica econômica local decorre preponderantemente da implantação de novas atividades numa determinada área, cujos processos atrairão uma nova demanda de deslocamentos de indivíduos e de mercadorias. Dessa forma, se não forem oferecidas boas condições de acesso, mesmo tendo sido instaladas as atividades, o processo de renovação poderá ter sua sustentabilidade comprometida.” (A10).

A questão vale 4,0 pontos. Há 7 ODSs e 10 afirmações, vinculáveis segundo a Tabela 1 a seguir.

**Tabela 1: Vinculação entre ODSs e afirmações (continua)**

Objetivos do desenvolvimento sustentável vinculados diretamente aos transportes, segundo a ONU	Afirmações vinculáveis (argumentadas)
<b>2. Acabar com a fome, alcançar a segurança alimentar e melhoria da nutrição e promover a agricultura sustentável</b>	(A6) Transportes mais eficientes e capilares relativamente aos territórios de produção agrícola reduzem os custos de aquisição de insumos e de distribuição da produção, especialmente de pequenos e médios produtores rurais (agricultura sustentável), aos quais também apoia no sentido de ofertar melhores e mais amplos acessos a mercados urbanos.
<b>3. Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades</b>	(A3) A redução da contaminação ambiental (tanto por poluentes químicos quanto por ruído e por todos os tipos de intrusão e efeitos-barreira) apoia a redução de muitas enfermidades (pulmonares, cardíacas, estresse psicológico etc.); menores congestionamentos e tempos de viagens reduzem fadiga física e mental; e, por fim, a redução de acidentes de tráfego pouparia vidas e sequelas das vítimas. (A1) a ampliação do acesso a saúde e ao lazer favorece o maior bem-estar das populações.
<b>7. Assegurar o acesso confiável, sustentável, moderno e a preço acessível à energia para todos</b>	(A3) O transporte é um grande consumidor de energia, insumo fundamental da motorização em larga escala; assim, o modelo de mobilidade individual resulta em ineficiência energética, especialmente pelo uso intensivo de combustíveis fósseis, encarecendo os insumos energéticos e fragilizando a resiliência da solução automobilística.

**Tabela 1: Vinculação entre ODSs e afirmações (continuação: continua)**

<p><b>9. Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação</b></p>	<p>(A1) A garantia de resiliência das infraestruturas de transporte passa pela verificação transparente e ex-ante de seus impactos de longo prazo sobre a equidade social.</p> <p>(A3) O uso continuado do modelo de transporte individual é infraestruturalmente de baixa resiliência em face dos grandes congestionamentos, das consequências ambientais e da ineficiência energética.</p> <p>(A7) A resiliência das infraestruturas planejadas depende de cooperação intergovernamental na planificação e no financiamento, bem como de elevada aceitabilidade política, pública e social. É preciso inovar na atividade de coordenação de instâncias do Poder Público e nos mecanismos de financiamento.</p> <p>(A9) Más escolhas em planos e projetos de transporte, especialmente pelo fato de se ancorarem em precárias condições de financiamento pelo fato de serem interpretadas como um serviço social, levam a baixos níveis de resiliência infraestrutural.</p> <p>(A10) Não há perspectivas de sustentabilidade para processos de desenvolvimento econômico (industrialização) quando se nega à população adequadas e módicas condições de acesso e de mobilidade a pessoas e mercadorias.</p>
---	--



**Tabela 1: Vinculação entre ODSs e afirmações (continuação; continua)**

**11. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis**

(A1) Cidades socialmente inclusivas dependem de sistemas de transporte eficazes.

(A2) O modelo de transporte urbano calcado no automóvel é excludente, inseguro, insustentável e de baixa resiliência pela extrema dependência de combustível fóssil deteriorador das condições ambientais urbanas.

(A3) O uso continuado do modelo de transporte individual é simplesmente insustentável dada a combinação de ineficiência energética, consequências ambientais pelo uso de combustíveis fósseis e congestionamentos causados pela não adequação dos diferentes modos de transportes.

(A4) Requer-se uma visão forte de planejamento, aliada a uma estrutura consistente na qual estratégias consistentes de transporte sustentável possam ser internalizadas e aplicadas durante períodos adequados de tempo.

(A5) Como não houve lotes pequenos ou médios na solução preconizada, resta dificultado o acesso ao mercado a empresas de pequeno ou médio porte, o que constitui forte barreira à entrada. Assim, perde-se uma oportunidade de incluir novos projetos de empreendedorismo e passa-se a depender de grandes organizações, deixando pouco resiliente a estrutura do sistema de transporte.

(A7) Há necessidade de adaptação de soluções de transporte em função das singularidades das regiões metropolitanas.

(A8) Veja-se que cada região urbana tem uma combinação única de instituições políticas, história, governança atual dos organismos gestores e necessidades de transporte; os modelos que funcionaram bem em uma dada região precisam, em geral, ser adaptados significativamente visando a sua transferência para uma outra região.

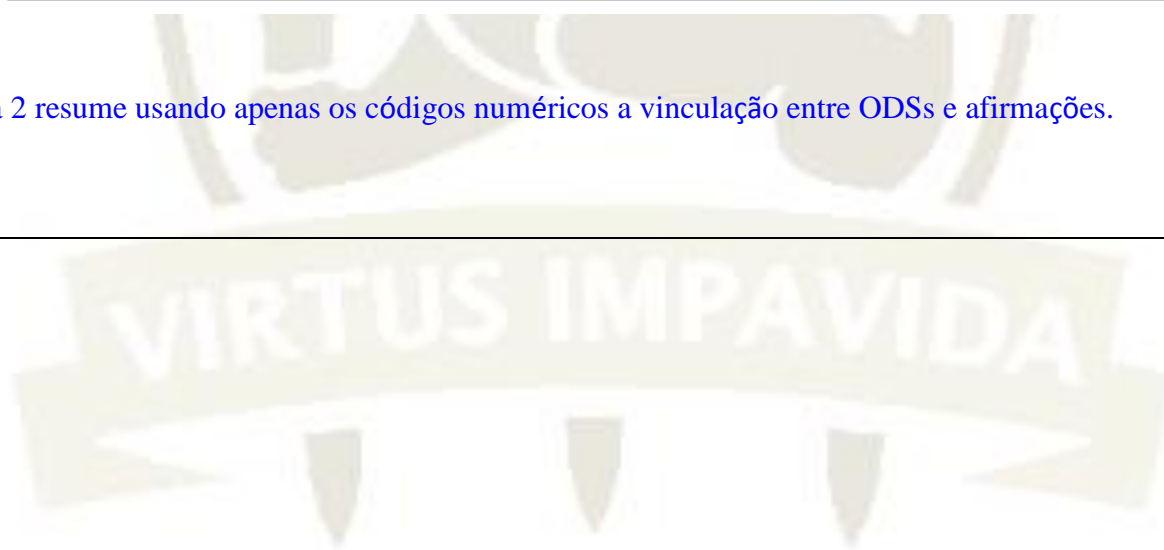
(A9) As definições de projeto de partes relevantes do sistema de transporte urbano (corredores, p. ex.) impactam na cidade do ponto de vista físico, social, ambiental e econômico.

VIRTUS IMPAVIDA

**Tabela 1: Vinculação entre ODSs e afirmações (continuação)**

<p><b>12. Assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis</b></p>	<p>(A2) Faz-se necessário regular o uso do transporte individual motorizado nas cidades, por meio de medidas e políticas públicas, como o controle de vagas de estacionamento, o pedágio urbano e um rigoroso controle na instalação de Polos Geradores de Viagens.</p> <p>(A3) A via mais importante para tanto é a internalização dos custos de congestionamentos, da poluição do ar, do consumo de energia não-renovável e dos acidentes de trânsito, externalidades produzidas pelo grande aumento do tráfego de automóveis individuais</p> <p>(A4) O potencial de evolução da mobilidade sustentável só pode ser realizado com uma ação articulada de planejamento e coordenação a cargo de entidades públicas de diferentes esferas de Governo, capazes de regular produção e consumo de transporte por meio de políticas estáveis e de longa vigência.</p> <p>(A10) A sustentabilidade de processos de renovação econômica depende de quão adequada é a acessibilidade aos serviços e equipamentos disponíveis para produção e consumo.</p>
<p><b>13. Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos</b></p>	<p>(A2) Os elevados e crescentes níveis de congestionamento tem tornado o transporte coletivo por ônibus lento e, portanto, ineficiente em termos energéticos, aumentando a contribuição do setor para a mudança climática.</p> <p>(A3) O uso continuado do modelo de transporte individual é simplesmente insustentável dada a combinação de ineficiência energética, consequências ambientais pelo uso de combustíveis fósseis.</p> <p>(A4) O potencial de evolução no sentido da mobilidade sustentável (...), por meio de combinações criativas de estratégias de política já bem conhecidas ou inovadoras contribuiria para o combate à mudança climática e seus impactos.</p>

A Tabela 2 resume usando apenas os códigos numéricos a vinculação entre ODSs e afirmações.



**Tabela 2: Vinculação codificada entre ODSs e afirmações**

<b>Objetivos do desenvolvimento sustentável vinculados diretamente aos transportes, segundo a ONU</b>	<b>Afirmações vinculáveis</b>	<b>Número de vinculações de afirmações por ODS</b>
2	(A6)	1
3	(A3); (A1)	2
7	(A3)	1
9	(A1); (A3); (A7); (A9); (A10)	5
11	(A1); (A2); (A3); (A4); (A5); (A7); (A9)	7
12	(A2); (A3); (A4); (A10)	4
13	(A2); (A3); (A4)	3
<b>Total de ODSs considerados = 7</b>	<b>Total de afirmações = 10</b>	<b>Total de vinculações = 23</b>

Como se pode verificar, há um total possível de 23 vinculações, sendo que a cada ODS há pelo menos uma afirmação vinculável e a cada afirmação há pelo menos um ODS passível de vincular.

A correção e atribuição de pontos se fará da seguinte forma:

- (a) Dos 4,0 pontos atribuíveis a cada respondente, 0,5 pontos serão dados em função da qualidade da redação em termos idiomáticos, considerando reduções por erros ortográficos, sintáticos, de concordância etc.;
- (b) Outros 0,5 pontos serão dados em função da estruturação integral do texto, considerando clareza, concatenação de ideias e de argumentação lógica e poder de síntese;
- (c) Os demais 3,0 pontos serão atribuídos de forma a contemplar a quantidade de vinculações corretas e corretamente argumentadas, à razão de 0,2 pontos por vinculação acatada na correção até um máximo de 15; dessa pontuação serão retirados 0,25 pontos por cada ODS e por cada afirmação não considerados pelo respondente ou considerados de forma julgada inapropriada em termos argumentativos.

## **ÁREA DE MOBILIDADE URBANA**

2. (1,0 ponto). Leia atentamente o texto abaixo:

“Public acceptability of sustainable mobility seems to be high provided that social norms can be changed and the policy measures are presented as a package that can effectively be implemented. The process needs to build up trust and respect between the different actors over time, so communication and active involvement are essential. It also seems that legitimacy must be based on a participatory and inclusive approach that involves “selling” the message of sustainable mobility to individuals, groups and localities through explaining the need for changes in behaviour and convincing them of the importance of their contribution.” (BANISTER, 2008).

Para o autor, políticas que visem à mobilidade sustentável:

I – São, em alto grau, provenientes de mudanças nas normas sociais e derivam da comunicação ativa em redes sociais capitaneada por trustes de construtores que “vendem” mensagens que convencem a população local a mudar de comportamentos.

II – Têm maior chance de serem aceitas pela sociedade quando as medidas que efetivam essas políticas são apresentadas na forma de um conjunto consistente de iniciativas e ações, cuja implementação venha a ser percebida como exequível.

III – Podem mais facilmente obter legitimação social por meio de abordagens e processos participativos que incluam os atores locais, de modo que eles concordem em se submeter a diferentes comportamentos de mobilidade ao longo do tempo.

Considerando as afirmativas I, II e III acima, você diria que estão em conformidade com o texto de Banister:

- a) Todas elas.
- b) As afirmativas I e II.
- c) As afirmativas I e III.
- d) Somente a afirmativa II.
- e) Somente a afirmativa III.

Resposta correta: letra d.

3. (1,0 ponto). Leia atentamente o texto abaixo:

"(...) transport inequalities can also be seen within the development context. For example, the 2003 South African National Household Travel Survey identified that the majority of poorer households also experience extremely poor access to private vehicles and public transport services. On average, only 26% of the lowest income quintile households had access to a car, more than 75% had no access to a train station and nearly 40% did not have access to a bus service. Whilst the majority of the white population (83%) hold a driving licence, only 10% of the black population, and 21% of coloureds and just over half of the Asian population (56%) do so (Republic of South Africa National Household Travel Survey, 2005). As a result, the majority of black South Africans state difficulties when trying to access work, education, healthcare, social welfare assistance and with visiting family members." (LUCAS, 2012).

a) Preencha as lacunas no texto que segue, com base **estritamente** na citação acima:

A autora apresenta determinadas questões do transporte na República da África do Sul com dados coletados em 2003. Dessas estatísticas, a autora salienta que somente 26% dos lares dentre os 20% de menor renda familiar têm acesso a um automóvel. Além disso, a probabilidade de que um membro da população branca da África do Sul tenha licença para conduzir veículos é 8,3 vezes a probabilidade de que um membro da população negra tenha essa licença.

Cada lacuna corretamente preenchida corresponde a 0,1 pontos na correção. Então, esta questão vale um máximo de 0,3 pontos.

b) Responda às questões abaixo:

b1) De acordo com as estatísticas usadas por Lucas na citação acima, qual o modo de transporte público que oferece mais possibilidades de uso pelas famílias menos favorecidas da África do Sul: o rodoviário ou o ferroviário? Explique como você concluiu sua resposta a partir dos dados apresentados!

O rodoviário. 60% das famílias no quintil de menor renda familiar têm acesso a serviços de ônibus, enquanto apenas 25% delas tem acesso a uma estação de trem e, portanto, ao serviço de TP ferroviário.

A resposta correta e argumentada consistentemente vale 0,4 pontos.

b2) Lucas afirma que na África do Sul há um claro desfavorecimento da população negra quanto ao acesso a oportunidades e a serviços sociais. Quais são as oportunidades e quais os serviços sociais que a autora explicita em seu texto?

Oportunidades de trabalho e educação; serviços de saúde, assistência (ao bem-estar) social.

Esse item b2 vale um máximo de 0,3 pontos.

#### ÁREA DE PLANEJAMENTO E OPERAÇÃO DO TRANSPORTE

4. (1,0 ponto). Read the following sentences about future urban planning and transport strategies indicated in the paper "Planning more for sustainable mobility" (Hickman *et al.*, 2013) and choose one of the alternatives (a, b, c, d or e) below:

I. A future sustainable transport strategy is reliant on a wide range of measures being implemented, including new vehicle technologies, higher investment in walking and cycling facilities, and an enhanced focus on using urban planning to support the usage of non-car based travel.

II. There should also be concern about the level of service of city's main streets and avenues, including actions to improve parking spaces and automated traffic control schemes.



III. Much more innovative public transport schemes can be developed and implemented, and development can be more effectively linked with the new public transport investment.

1. All alternatives are indicated in the paper.
2. Only alternative III is indicated in the paper.
3. Alternatives I and III are indicated in the paper.
4. Only alternative I is indicated in the paper.
5. Only alternative II is indicated in the paper.

As alternativas I e III estão no primeiro parágrafo da seção 4 (página 5), já a alternativa II não existe no texto.

5. (1,0 ponto). O texto “Como medir a variação de acessibilidade causada pela implantação de um território gerador de viagens?” (Lima *et al.*, 2016) analisa, por meio de indicadores de acessibilidade, o impacto nos transportes causado pelo Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS). Nesse contexto, pergunta-se qual a análise que o texto faz a respeito das condições atuais de mobilidade e acessibilidade ao CIPS?

A análise está entre as páginas 3 e 5 do texto. Os principais pontos que devem ser abordados na questão são:

- Grande aumento da frota veicular (média de 5,2% a.a.) entre 1997 e 2010.
- População cresceu apenas 11% no período entre 2000 e 2010.
- Número de motocicletas multiplica por 6 entre 1997 e 2010, aumentando as mortes em 875%.
- Isso gera queda na demanda por transporte público. A oferta de transporte público possui grande deficiência. Apenas 8.975 usuários utilizam o TI do Cabo por dia, número muito aquém dos cerca de 70 mil trabalhadores que se deslocam ao CIPS todos os dias.
- No entanto, existem algumas linhas alimentadoras que se integram ao TI do Cabo de Santo Agostinho e, assim, se integram à RMR através do SEI.
- Os investimentos em infraestrutura não foram executados plenamente (apenas a via rodoviária expressa foi implantada).
- Muitos habitantes de outras cidades da RMR se deslocam todos os dias para o CIPS.
- São cerca de 800 ônibus fretados diariamente para o transporte de pessoas.

## ÁREA DE GESTÃO E ECONOMIA DOS TRANSPORTES

Considerando o texto “Módulo 04 - Gestão da mobilidade urbana: organização institucional e regulação” (BRASIL, 2006), responda ao que se pede:

6. (1,0 ponto). “Como questão central na vida da sociedade, o Poder Público não pode se omitir em resolver os conflitos e de prover os meios e serviços requeridos para a mobilidade. Para cumprir as missões que cabem ao Poder Público, um conjunto complexo de elementos tem de ser desenvolvido”. Cite pelo menos 8 deles.

- Planejamento integrado das ações de regulação, construção, manutenção, operação e gestão do sistema de mobilidade;
- Gestão da demanda de meios e serviços de transporte (p. ex., escalonamento de horários);
- Políticas de priorização do transporte público no espaço viário;
- Investimentos em infraestruturas de transporte público;
- Investimento no sistema viário e em estacionamentos;
- Definição e implantação de políticas sociais (subsídios tarifários);
- Gestão e marketing do transporte público (incluindo os serviços alternativos);
- Definição e implantação de política regulatória dos serviços de transporte;

- Coordenação administrativa;
- Imposição de restrições à circulação;
- Definição e implantação da política tarifária e tributária;
- Ações de engenharia e educação de trânsito;
- Regulação do trânsito (veículos, circulação e comportamentos).

7. (0,5 ponto). Dentro do mesmo texto, adicionalmente cite e explique sucintamente pelos menos quatro das principais falhas de mercado que justificam a intervenção governamental nos assuntos de mobilidade e transporte urbano.

- Concorrência imperfeita – exploração predatória da sociedade por empresas em oligopólios ou monopólios;
- Monopólio natural – quando o serviço de transporte pode aproveitar ganhos de escala em prol da sociedade;
- Mercado incompleto – desinteresse de empresas operadoras por determinado mercado;
- Bens públicos – bens não fornecidos pelo mercado tem que ser providos pelo Governo, tais como, infraestrutura viária urbana;
- Externalidades – como poluição, congestionamentos (negativas) e valorização do solo (positivas);
- Assimetrias de informação – falta de informação dos usuários sobre custos e estratégias de ofertas pelos operadores de serviços de transportes.

8. (0,5 ponto). Ainda no conteúdo do mesmo texto, cite pelo menos 5 categorias dos “remédios regulatórios” a serem aplicados pelo Poder Público para a regulação da prestação de serviços de transportes públicos.

- Contorno das atividades a serem reguladas – escopo dos serviços a contratar;
- Definição das condições de entrada – forma de escolha dos operadores;
- Definição da regulação de quantidades – planejamento do nível de oferta.
- Condições de saída - condições contratuais de encerramento da obrigação;
- Política de preços – forma de tarifação, subsídios.
- Indicadores de desempenho e de qualidade - para avaliação da prestação do serviço
- Regulação não econômica – incluem medidas ambientais, de segurança, de formação de recursos humanos e modernização gerencial;

VIRTUS IMPAVIDA