

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 13

Inter-relação institucional e social

Fábio Alexandre Meirelles de Souza (*)

Resumo

Abordei o tema neste ensaio devido encontrar nele uma ambiguidade gritante, mas tão gritante que acho ensurdecer a maioria dos gestores públicos. Desde sempre, a falta de inter-relação dos órgãos públicos entre si e com a população foi o entrave do desenvolvimento de vários projetos, e, oposto a isso, toda vez que a sinergia fora aplicada em uma gestão, esta deslançou projetos de magnitude e relevância inquestionáveis. Neste ensaio venho elencar aspectos negativos e positivos acerca da ausência e da presença, respectivamente, da inter-relação institucional e social no que concerne à mobilidade urbana.

Introdução

Durante o tempo que trabalho com trânsito, transporte, mobilidade urbana – na administração pública – vislumbro o quão difícil é desenvolver um projeto. Principalmente, quando este precisa de inter-relação institucional e social. Sendo assim, quero, com este ensaio, enfatizar acerca da necessidade emergencial da adoção de medidas que tornem este conceito inter-relacional obrigatório dentro das gestões. Apresentarei e exemplificarei alguns aspectos negativos e outros positivos acerca da ausência e da presença, respectivamente, da inter-relação institucional e social em projetos da mobilidade urbana.

Exemplificarei ainda, alguns instrumentos jurídicos que podem regulamentar esse estreitamento, no caso de resistência de alguma ou de ambas as partes.

Os dados aqui apresentados são fundamentados em experiências profissionais acumuladas ao longo dos anos atuando na Companhia do Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro (hoje sob gestão da Opportrans Concessão Metroviária S/A), na Prefeitura do Município de Niterói – NitTrans e na Prefeitura Municipal de Rio das Ostras – SECTRAN, com exceção da primeira, efetuando funções operacionais e de planejamento. E, ainda, de pesquisas realizadas com profissionais dos citados setores.

- Origens da ausência de inter-relação institucional e social

Dentre as diversas origens dessa ausência de inter-relações, elencarei aquelas que – de acordo com minhas experiências e com pesquisas realizadas com alguns profissionais dos ante citados setores – se mostraram mais presentes. Chegamos a um consenso

que, durante nossa vida profissional, o que mais chacinou, principalmente de forma prematura, inúmeros projetos na área de mobilidade urbana foi a ausência de interação institucional e social devido à negligência, imperícia (incapacidade técnica), omissão e conflitos, seja por parte dos chefes dos respectivos executivos, ou por seus subordinados. Estes últimos, gestores de pastas estratégicas como Planejamento, Urbanismo, Trânsito e Transportes.

Várias dessas origens confundem-se e complementam-se.

A negligência, por diversas vezes, confunde-se com a imperícia, pois o descaso – peculiar do gestor negligente – na maioria das tipificações, deve-se ao fato da incapacidade técnica dele e de sua assessoria. Como citado no inciso I, artigo 6º, no inciso V, artigo 7º, Seção II, Capítulo I e no inciso VIII, artigo 8º, Capítulo II da Lei Federal 12.587 de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme extrato abaixo,

“ ... Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; ...

... Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos: ...

... V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. ...

... Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes: ...

... VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; ...”

é extremamente complicado entender, muito menos, compreender os motivos que levam um gestor da área de mobilidade a descumprir normas tão explícitas. E sendo ainda mais claro, gestão democrática não se faz sem participação popular.

Em alguns municípios pude presenciar a criação de mecanismos complementares, tais como decretos, que obrigam, por exemplo, o órgão responsável por obras a solicitar a anuência da execução de determinado projeto aos órgãos de mobilidade, como também, o órgão responsável pela expedição de alvará e/ou habite-se.

Contudo, existem aqueles que, independentemente do poder da informação, revestem-se de sua soberba fazendo o que querem e porque querem, desconsiderando toda e qualquer normatização legislativa. Essa forma de conduta já se caracteriza pela omissão.

A omissão é a mais leviana das condutas de um gestor, em minha opinião, pois além do prejuízo causado aos cofres públicos, o mais importante é mitigado, que são a

dignidade e, principalmente, a vida humana. E como demonstrarei abaixo com outro extrato da ante citada Política Nacional de Mobilidade Urbana, é explícita a determinação da valorização da dignidade e da vida humana.

“... Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:...

... IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
...

... VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; ...”

Um dos motivos que mais engessam a máquina pública em nosso país são os conflitos. Dentre eles, o político-partidário é o mais incidente. Nessa generalização da máquina pública é evidente a inclusão do desenvolvimento e execução de projetos na área de mobilidade urbana.

O egocentrismo partidário sobrepõe-se majoritariamente ao anseio coletivo de um melhor sistema de mobilidade, simplesmente porque um determinado projeto – desenvolvido em conjunto com outro gestor de partido opositor – pode direcionar os holofotes mais para um que para outro.

- Aspectos positivos e negativos da ausência de inter-relação institucional e social

A fim de evidenciar os aspectos positivos e negativos, exemplificarei alguns processos de inter-relação entre órgãos e destes com a população, demonstrando o quanto o sistema de mobilidade e outras engrenagens da máquina pública ganham e perdem com essa prática ou sua ausência.

Um dos setores mais em voga nos comentários críticos de especialistas sócio-políticos é a educação, pois então pasmem com a informação que apresentarei agora. Hoje, quase cem por cento dos municípios do interior do Estado do Rio de Janeiro, embora empunhem, através de seus gestores, bandeiras de afinco fiscalizatório, não fazem inspeções de segurança e regularidade documental de sua frota própria ou contratada, e isso é claro, inclui a frota de veículos que transportam os estudantes de escolas públicas. Com isso, presenciamos a circulação de veículos superlotados, sem equipamentos de segurança ou com estes ineficientes e/ou ineficazes, em mau estado de conservação (pneus sem condições de trafegabilidade, para-brisas trincados, bancos faltando acentos, etc.) e sem a presença de um monitor responsável, que se excetua o condutor.

Além desses aspectos da educação, um dos mais relevantes é a possibilidade da inserção de conceitos básicos e críticos concernentes à área de mobilidade urbana que deixa de ser aplicada às crianças e aos jovens através de profissionais da área.

Com relação aos aspectos direcionados à área de saúde, é impressionante como medidas, de uma simplicidade ímpar, podem melhorar a prestação de diversos serviços públicos e privados.

O cruzamento de dados, hoje, é um dos conceitos mais básicos do estreitamento de relação entre órgãos ou destes com a população, contudo, não é efetuado. Na saúde, informações simples como origem dos pacientes, forma de remoção à unidade de saúde, local de maior incidência de atendimento das ambulâncias de resgate e as rotas utilizadas, o horário de maior atendimento, etc., são instrumentos fundamentais para um gestor de mobilidade urbana corrigir e/ou otimizar seu sistema, melhorando assim a assistência à população e mitigando custos socioeconômicos.

Outra área vital, com necessidade célere de inter-relação, é a de segurança pública, dados como localização de manchas criminais e horários das ocorrências podem auxiliar os técnicos da mobilidade urbana na tomada de decisões que venham a propiciar um ambiente de circulação mais seguro para a população. Somado a esses essenciais dados, a implantação do ITS – Sistema Inteligente de Transportes vem a exponencializar os resultados positivos dessa inter-relação. Os equipamentos disponibilizados pelo ITS permitindo um monitoramento em tempo real, a localização exata dos transportes, a comunicação imediata com os operadores do transporte, o sincronismo da sinalização semafórica e a alteração de informações dos PMV's – Painéis de Mensagens Variáveis, podem, desde otimizarem a velocidade do deslocamento de viaturas de segurança e resgate, assim como, reduzir a quantidade de pessoas em situação de risco, devido ao redirecionamento ou interrupção do tráfego.

Poderíamos adotar o slogan da CIMU – Central Integrado de Mobilidade Urbana da cidade de São Paulo como objetivo a ser alcançado – “ A nova fronteira na gestão de transporte e trânsito.”, contudo, após conhecer acerca dos GGI's – Gabinetes de Gestão Integrada, não poderia mantê-lo no status de objetivo, mas sim de meta.

Os GGI's são centros integrados de informação, inter-relação e atuação de diversos órgãos públicos e privados, de todas as esferas governamentais, nas pessoas de autoridades ou de seus agentes, onde estes últimos possuem a delegação e a competência jurídica das tomadas de decisões pertinentes, além de participantes populares.

E porque este será adotado como objetivo ? É fácil responder a esse questionamento. Há alguns meses, tive o privilégio de assistir a uma palestra e de trabalhar com a pessoa que a ministrou. Esse cidadão, servidor público apaixonado pelo que faz é o Senhor Edmilson Jório, a época Gestor do Gabinete de Gestão Integrada do Município de Macaé e atualmente Secretário de Segurança Pública da mesma cidade. Ele apresentou-me um conceito novo denominado Defesa Social, fundamentando-se na manutenção e otimização do bem estar e desenvolvimento coletivo. Para termos uma ideia da amplitude das ações de um GGI, citarei uma estrutura. Um GGI é formado por um gestor, por autoridade judiciária da comarca local, por autoridade policial judiciária da circunscrição, por agentes de instituições militares locais, autoridade e agente de segurança pública local, autoridade da mobilidade urbana, autoridade de serviços públicos (obras, iluminação, limpeza, etc.), representantes dos fornecedores de água,



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

luz e gás, autoridade de assistência social, autoridade de saúde, autoridade de defesa civil (prevenção e intervenção nos casos de acidentes e catástrofes). É de se impressionar com a amplitude de ações que um grupo desses pode repercutir.

Durante a confecção deste ensaio fiquei ainda mais entusiasmado com o novo aprendizado e com a paixão das pessoas consultadas nesse projeto. Com certeza multiplicou meu afincamento na busca de levar o conceito da inter-relação universal a todos os setores.

()Fábio Alexandre Meirelles de Souza é Fiscal da Prefeitura Municipal de Rio das Ostras-RJ*

Referências

- Lei Federal 12.587 de 2002 - Plano Nacional de Mobilidade Urbana;
- Lei Federal 10.257 de 2001- Estatuto das Cidades;
- www.cetsp.com.br/media/209988/centrointegradomobilidadeurbana.pdf;
- www.macaee.rj.gov.br/ggim/conteudo/titulo/estrutura-administrativa;
- www.poatransporte.com.br;
- www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?_secao=158.