

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 4

Sensibilidade a Mobilidade Urbana

Claudenir de Barros Carneiro ()**

As cidades brasileiras vivem um momento de crise da mobilidade urbana, que exige uma mudança de paradigma, talvez de forma mais radical do que outras políticas públicas.

A Lei Nº 12.587, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade, foi criada, visando dar uma melhor qualidade de vida para as pessoas.

A mobilidade urbana é o deslocamento das pessoas e bens em um espaço urbano, para a realização de suas atividades cotidianas, num tempo considerado ideal de modo confortável, seguro, acessível e a um preço justo.

Ela está fundamentada nos princípios da acessibilidade universal, da equidade no acesso dos cidadãos ao sistema de transporte público coletivo, na qualidade e na eficiência dos serviços prestados, na gestão de planejamento e controle social e avaliação da política, da segurança no deslocamento das pessoas e bens, da justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modais, da equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros e da eficiência na circulação urbana.

Assim tem se exigido um conceito mais sustentável para a mobilidade urbana como um importante meio para o alcance social, econômico e ambiental de forma equilibrada, gerando o conceito da mobilidade urbana sustentável.

Os objetivos da mobilidade urbana é a redução da desigualdade social, a promoção do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e a mobilidade, a promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômico dos deslocamentos das pessoas e cargas nas cidades e consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Ela tem por diretrizes a integração entre a política de desenvolvimento urbano e as respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso e ocupação do solo, a prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, a prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, a integração entre os modos de transporte urbano, o incentivo ao desenvolvimento científico e tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

A priorização pelo modal não motorizado (bicicleta) é o caminho a ser seguido por nós, haja vista, que ela é muito bem sucedida em outros Países. Comparada aos demais



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

modais, a bicicleta apresenta como características favoráveis, baixo custo de aquisição e manutenção, realização de viagens porta a porta, eficiência energética e baixa perturbação ambiental e rapidez em viagens curtas. Poderíamos adotar a experiência de algumas Prefeituras que tem convênio com fabricante/Loja, podendo o funcionário adquirir o bem parcelado com desconto em folha. Outro desafio é tornar a mobilidade em bicicletas prioridade na agenda política e inverter recursos significativos para sua implementação.

Outro modal não motorizado, que a meu ver, e o mais antigo e o mais importante, é o modo á pé, que participa de todos os deslocamentos das nossas viagens, e pelo código de trânsito, garantiu a prioridade dos pedestres nas travessias das vias urbanas. Hoje o grande problema é que os proprietários constroem as calçadas, pensando exclusivamente em si próprio, não respeitando a legislação local. Para a melhoria da via do pedestre (calçadas) a Prefeitura deveria a partir de agora assumir a responsabilidade total das calçadas, ou seja, da implantação e manutenção desses serviços.

O transporte coletivo consome, por pessoa menos combustível e espaço, poluindo aquém e gerando menos danos por acidentes. Optar pelo transporte coletivo é, portanto uma atitude socialmente sustentável, mas que necessita de qualidade compatível para que seja a alternativa do usuário. A Alternativa para melhorar a qualidade do serviço de transporte, é investir em transporte de grande capacidade, como metro e trens este últimos ligando as cidades, sempre acompanhados de sistema de média capacidade com a implantação de corredores operados com modal BRTs e VLTs e um sistema alimentador operado com ônibus e micro-ônibus, com prioridade na via de circulação.

A política brasileira até os dias de hoje, sempre foi voltado para o transporte individual motorizado, porém na maioria das cidades esse modelo esgotou-se. Restrições ao uso desse modal tornam-se cada vez mais impositivas e deverão ser gradativamente implantada.

É preciso uma discussão com relação a algumas medidas adicionais de combate ao transporte individual (motos e autos) que deveriam ser adotados em grandes e médias cidades, tais como aumento do valor do IPVA, pedágios urbanos, aumento dos preços de estacionamentos no centro e proibição de outros, sob pena de não se conseguir mais andar na cidade por conta dos constantes congestionamentos, a exemplo do que já ocorre na RMSP e que, com certeza não se deseja como horizonte próximo. Estes recursos adicionais poderiam financiar estas soluções para o transporte público e serviriam de incentivo à transferência modal.

A Lei da mobilidade urbana é um enorme conquista da sociedade e um grande passo para avançarmos rumo a cidade sustentáveis, mais humanas e com melhor qualidade de vida a pessoa e ao planeta. Há nela vários dispositivos, com obrigações para as 03 esferas de governo, para as quais é indispensável que todos os gestores públicos e respectivas equipes sejam capacitados, conheçam os conteúdos e determinações da lei e possam, assim construir as condições necessárias para dar-lhe eficácia. É importante que o setor de transporte tenha mecanismo e saúde financeira para obras de infra estrutura.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Definitivamente, temos que cuidar e elaborar os planos diretores e de mobilidade urbana, qualquer que seja o tamanho das nossas cidades.

() Claudenir de Barros Carneiro, Secretário Executivo de Transporte Município da Estância Balneária Praia Grande*

Referência:

ANTP e o Plano de Mobilidade Urbana.