

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 9

É por meio do conhecimento das responsabilidades, direitos e deveres dos gestores públicos e dos cidadãos que a implementação da Lei será plenamente implantada

Bruno Medina Pegoraro (*)

A mobilidade Urbana foi negligenciada por muitos anos no Brasil. Em várias cidades, principalmente nas grandes regiões metropolitanas, a situação atingiu um ponto insustentável. Uma consequência que ficou bem visível foi a que resultou nas chamadas “manifestações de junho”. Apesar das múltiplas reivindicações do movimento, o pleito pela diminuição das tarifas de transporte público foi um dos pilares da mobilização popular.

O que se pode entender foi que não somente a tarifa estava em pauta, mas também a qualidade do transporte em geral. Eram questionados também a má conservação dos ônibus, os longos engarrafamentos, o demorado tempo de espera pelo transporte, o desconforto com o excesso de pessoas dentro de ônibus e metrô, a falta de confiabilidade no horário das viagens e a insegurança tanto viária quanto em relação a assaltos. A população demonstrava total reprovação aos serviços públicos prestados.

Com a superação dos limites de aceitação da população com relação à mobilidade urbana, houve um despertar para a busca de soluções legais para a resolução dos problemas. Para isso a Lei 12.587/2012, a chamada Política Nacional de Mobilidade Urbana, tornou-se mais evidente para nortear as novas medidas por parte do poder público em todas as esferas: federal, estadual e municipal.

A lei traz em seus artigos 16, 17 e 18 as atribuições da União, Estados e Municípios respectivamente. Destaca-se no artigo 18 a atribuição de cada município de “planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano.” Esta autonomia municipal é instituída na Constituição de 1988 (artigo 30, V), onde é destacado o caráter essencial do transporte coletivo.

O município tem autonomia para gerir seu transporte, identificar as necessidades locais e decidir o futuro de sua mobilidade. Nesse contexto entra o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana que é o Plano de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012, artigo 24). Este Plano é de suma importância para identificar as necessidades da população e deve ser amplamente discutido entre gestores municipais e sociedade civil. O artigo 24 elenca vários elementos que devem ser contemplados como por exemplo os serviços de transporte público coletivo (I), a circulação viária (II), os polos geradores de viagens (VII) e os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade Urbana (X).

É importante ainda ressaltar a necessidade do Plano de Mobilidade Urbana ser integrado ao plano diretor municipal, que é descrito no parágrafo terceiro do artigo em questão. Isto se deve à relação de dependência entre a mobilidade e outros aspectos da cidade, o que destaca a importância do urbanismo. Um exemplo típico é a necessidade de adequação das políticas de habitação às de mobilidade. Novas áreas de moradias devem contemplar serviços essenciais como escolas, postos de saúde, áreas geradoras de empregos, além de pólos de lazer. Esta organização diminui os deslocamentos dos moradores dessas novas áreas para as regiões centrais das cidades. Mas ainda sim é necessário planejar estes deslocamentos construindo a infraestrutura necessária em conjunto com as habitações.

A nova lei traz vários direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana exigidos nas manifestações de junho. Estes são enumerados no artigo 14. Como já falado anteriormente, a participação no planejamento da mobilidade urbana é um direito do cidadão. E é concebido ainda o direito na fiscalização e na avaliação da política local. O inciso IV contempla a segurança e acessibilidade, um dos fatores que limita o número de usuários no sistema.

Outro ponto de extrema relevância para o usuário é o de “ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.” Esta é uma das inovações que pouco ainda se vê implantada, mas através da disseminação da lei será possível exigir as mudanças nos serviços prestados. É ainda por meio do conhecimento das responsabilidades, direitos e deveres dos gestores públicos e dos cidadãos que a implementação da Lei será plenamente implantada e os resultados reivindicados pela população nos atos populares atendidos.

() Bruno Medina Pegoraro, Engenheiro Civil formado pela Universidade de Brasília. Analista de Infraestrutura do Ministério das Cidades.*

