

## **Lei de Mobilidade Urbana – Do papel para as ruas**

**Luiz Carlos Mantovani Néspoli**  
*Superintendente*



A Lei nº 12.587, conhecida como a Lei da Mobilidade Urbana, publicada em 3 de janeiro de 2012 e em vigor desde 12 de abril desse ano, está no seu segundo ano de vigência. Diferentemente de outras leis que estabelecem o quê e como as coisas devem ser feitas, e são auto aplicáveis, a Lei da mobilidade Urbana, ao contrário, estabelece uma política - princípios, diretrizes e objetivos - a exigir um planejamento que envolve a ação coordenada entre vários setores da administração pública.

Aplicados os princípios e diretrizes expressos na Lei, não será difícil imaginar a cidade que poderemos alcançar: cidadãos com amplo acesso aos bens e serviços que ela oferece, onde o acesso ao transporte é universal, as viagens são mais curtas, onde os usuários de transporte por ônibus são tratados como cidadãos de primeira classe, atendidos por sistemas confiáveis, regulares e pontuais, onde passageiros são bem informados, sabem o horário e o destino dos ônibus, onde pessoas são tratadas como pessoas humanas, podendo andar em calçadas uniformes, bem conservadas, e atravessar a rua tendo prioridade sobre o transporte motorizado, onde veículos trafegam em velocidade moderada e é possível andar de bicicleta e onde, enfim, crianças, jovens, adultos e idosos podem ir e vir com tranquilidade, conforto e segurança.

No entanto, entre estar no papel e os efeitos da Lei acontecerem de fato nas ruas, com as pessoas percebendo e sentindo as mudanças, há uma longa jornada. Como chegar lá, é o nosso desafio.

Discutir e conversar sobre os princípios da lei, como fizemos neste primeiro ano em todo o Brasil, é necessário e importante para a sua divulgação e para a construção de uma nova mentalidade. Dar a ênfase

se que vimos dando à elaboração do plano de mobilidade urbana em todas as cidades com mais de 20 mil habitantes, certamente, isso também é importante para alertar as administrações municipais sobre a necessidade de se olhar para frente, para um cenário futuro, por meio do qual, os “sucessivos presentes” serão construídos de forma coerente. Mas, eventos e ações desse tipo, por mais importante que sejam, não irão construir, por si só, o caminho para a consolidação dos princípios da Lei.

É importante ter em mente que enquanto se elabora (ou se espera que se elabore) o Plano de Mobilidade, este às vezes, infelizmente, elaborado à base de “corte e cola”, o presente vai sendo construído em meio às atribuições das administrações públicas e delineando o futuro e até mesmo contrariando os próprios princípios da Lei. É muito provável que isso esteja acontecendo em algum setor da administração, por que, afinal, a gestão pública não está paralisada. A cada momento decisões estão sendo tomadas e projetos estão sendo implementados ou licitados. Sem a integração entre eles, será muito difícil alcançar os objetivos estabelecidos na Lei.

Implantar os princípios da mobilidade envolve atribuições públicas dos três níveis de governo – federal, estadual e, especialmente, o municipal, que não podem estar desconectadas entre si. Se cada setor da administração pública, isoladamente, olhar apenas para suas respectivas pastas, certamente continuaremos a ter conjuntos de habitações sociais distantes da área urbana, a exigir sistemas de transportes mais onerosos e a multiplicar as viagens pendulares; continuaremos tentando reduzir congestionamentos construindo ou alargando vias; continuaremos a deixar a qualidade das calçadas ao sabor dos ventos; olhando apenas a fluidez dos automóveis e não a das pessoas e destinando a maior parte dos recursos para pistas de rolamento e sinalização viária, apenas para ficar em alguns exemplos.

A Lei da Mobilidade Urbana requer uma revisão nos processos de planejamento e tomada de decisão, caso contrário a Lei 12.587 ficará na história como mais uma que não “pegou”. Como integrar as atribuições de vários setores que interferem na mobilidade urbana ou são pautados pelos meios de transporte? Trata-se de um processo de gestão sujeito às características de cada município, ao perfil das autoridades públicas e à maneira como as questões urbanas são gerenciadas e conduzidas em cada local. Não há uma receita para uma atividade que supõe organizar os vários planos setoriais e orientá-los aplicando os princípios da lei. O prefeito municipal, embora a ele caiba a maior responsabilidade para desenvolver e implantar as políticas públicas municipais, deverá estar bem asses-

sorado por uma coordenação intersetorial, seja o nome que tiver, ligada diretamente ao seu gabinete, com peso político para um firme propósito de buscar a harmonia entre todos os projetos municipais que implicam na melhoria da mobilidade urbana e que contemplem em sua organização, obrigatoriamente (até por força da própria Lei), a participação da sociedade.

Como todo processo que busca atingir seus objetivos com qualidade, é fundamental uma coordenação geral, uma boa base de informações, um plano de capacitação de equipes técnicas, a interação com os setores sociais, a monitoração permanente e a avaliação e revisão contínuas do planejamento.

## Revista dos Transportes Públicos - ANTP

---

### Orientação para os autores de artigos

A *Revista dos Transportes Públicos* está aberta à publicação de artigos sobre transportes públicos e trânsito, nas diversas áreas listadas abaixo:

- temas transversais: planejamento e gestão urbana; gestão da qualidade; marketing; desenvolvimento tecnológico; meio ambiente; transporte não motorizado; história e memória;
- transporte público: gestão / políticas de transporte público; economia do transporte público; planejamento e concepção de sistemas; implantação e operação do serviço de transporte público;
- trânsito: restrição de acesso e circulação de veículos; circulação urbana da carga; programas e políticas de segurança no trânsito; operação de trânsito.

O autor deve indicar qual o tema e o subtema a que seu artigo deve ser relacionado. O artigo deve ter, no máximo, 25 laudas digitadas (20 linhas com 70 toques cada uma), acompanhado de um resumo de seu conteúdo, em no máximo cinco linhas de 70 toques. As ilustrações e gráficos já estão contabilizados neste tamanho.

O artigo e o resumo devem ser enviados para o e-mail [revista@antp.org.br](mailto:revista@antp.org.br) ou em cd por correio para a ANTP - Rua Marconi, 34, 2º andar, conj. 21 e 22, República, CEP 01047-000, São Paulo, SP. No cd devem ser discriminados o programa, sua versão e os nomes dos arquivos.

O artigo expressa a opinião do(s) seu(s) autor(es) e, portanto, é de responsabilidade do(s) mesmo(s). Os autores não recebem nenhuma remuneração da ANTP e todos os direitos autorais do(s) artigo(s) são cedidos à ANTP sem ônus para nenhuma das partes.

A publicação de um artigo fica a critério do Conselho Editorial, podendo ser reproduzido, bastando, para tanto, mencionar como fonte a *Revista dos Transportes Públicos*, da ANTP.

---