

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 3

A Lei de Mobilidade Urbana deve ser vista como uma ferramenta de gestão pelos administradores públicos

David Silva (*)

Atender a população com equidade da divisão do espaço urbano é um problema do cotidiano, principalmente em países em desenvolvimento como o Brasil. A Lei N° 12.587 de Mobilidade Urbana nos apresenta uma solução moldável de acordo com a realidade de cada cidade.

Essa norma jurídica quando tomada como método de gestão, deve ser aplicada de acordo com a dimensão e a realidade de circulação dos municípios, corretiva ou preventivamente.

Seu intuito básico é o direcionamento da expansão territorial de forma a tornar acessível à população todo o espaço urbano, além de priorizar os modos não motorizados e coletivos sobre os individuais, visto que o número atualmente apresentado do meio privado é maior, transportando apenas 30% da população.

As informações apresentadas se dimensionam na seguinte indagação: Como inserir a cultura do uso dos modos coletivos na sociedade atuante?

Fundamentalmente formando opiniões e não apenas ditando novas técnicas e normas de circulação, partindo do princípio da disseminação de informação, educação e colaboração ativa da sociedade no planejamento. A utilização de informações e pretensões quanto ao uso do espaço, que é o grande problema da mobilidade, dará base para o entendimento e a participação voluntariosa dos residentes, participação esta prevista na respectiva Lei. A colaboração ativa da sociedade na elaboração do Plano dimensionará as reais necessidades de utilização de espaço e deslocamento, apontando os meios propícios ao atendimento. A educação é a prática, o ensinamento e desprendimento da necessidade do uso de meios individuais.

Estas ações promovem a interação do Governo, empresas e sociedade, tornando possível à utilização do Plano de Mobilidade Urbana como utensílio de gerenciamento, fazendo do processo de elaboração um ato democrático.

As leis de distribuição espacial como alicerce ao Plano viabilizam a atratividade de instalação para os setores privados em regiões periféricas, assim como a necessidade de inserção de serviços básicos como saúde e educação.

Além do dimensionamento territorial, a priorização dos meios coletivos é parte inerente da Lei. A criação de taxas de utilização de vias, emissão de poluentes além da aferição com padrões pré-estabelecidos e rodízio de placas sobre os meios individuais,



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

garantem a captação de recursos ao Estado, justifica a não utilização total das vias pelos civis, dificulta a aquisição e diminui a frota em operação. Em contrapartida, para que ocorra a promoção do transporte público, medidas opostas devem ser tomadas, como incentivos fiscais às concessionárias e subsídios quanto à gratuidade, tornando a tarifa justa e acessível, criando parcerias do Poder Concedente com as permissionárias. A estruturação viária deve ser planejada visando à sustentabilidade, de acordo com os meios utilizados para o transporte em massa, aumentando a fluidez e tornando o serviço prestado de qualidade.

Os modos de locomoção não motorizados devem ser tratados com um olhar especial, pois os mesmos são essenciais para a interação de qualquer outro meio. O incentivo da utilização de bicicletas e o sistema de *Bike Share*, já adotado em algumas cidades brasileiras, possui o caráter de saúde pública. É necessário ainda que o município tome como responsabilidade a padronização, construção e manutenção de calçadas, viabilizando a acessibilidade para toda população, humanizando a circulação nas vias.

O resultado dos planejamentos não deve apenas ser apresentado ao Governo Federal como instrumento burocrático de obtenção de recurso. A Lei de Mobilidade Urbana deve ser vista como uma ferramenta de gestão pelos administradores públicos.

As medidas acima citadas, essencialmente como as Prefeituras dispõem o transporte, desenham a estrutura, a capacidade demográfica, os interesses desses, os mercados e economia que apresentam atualmente, além de ser um planejamento estratégico de gerenciamento pontual e futurístico de expansão, tornando as cidades acessíveis, sustentáveis, ambientalmente corretas e substancialmente democráticas.

() David Silva, cursando Administração na PUC Minas, trabalha na empresa concessionária Auto Omnibus Circulare Poços de Caldas*