

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 4

A Lei da Mobilidade Urbana. Conquista ou utopia?

João Hermes Nogueira Junqueira (*)

Muitas são as razões para desconfiar da eficácia e da efetividade da Lei 12587, de 03/01/2012.

Ao longo destas últimas semanas, o tema da mobilidade urbana nos municípios brasileiros não me saiu da cabeça. Os conteúdos das aulas do curso de Gestão da Mobilidade Urbana, as opiniões dos especialistas da ANTP e as experiências vividas e divulgadas nos Fóruns de Discussão, pelos colegas da Turma 4, me fizeram refletir muito sobre o assunto.

A Lei em si, é um instrumento muito poderoso para viabilizar uma das grandes demandas da sociedade na atualidade. Porém, é um desafio ao exercício da democracia que, se não for bem executado, pode cair no descaso, inviabilizando sua aplicabilidade e tornando-a uma utopia.

As razões de minha desconfiança serão enumeradas e apresento sugestões de ações para superá-las:

1. Vontade política do Prefeito Municipal em incluí-la nas suas prioridades de governo.

Sem o convencimento da autoridade máxima do município, nada pode ser feito. O Prefeito deve estar ciente de sua responsabilidade para com a mobilidade de seus concidadãos, aplicando em seu Município, as exigências da Constituição Federal, do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei da Mobilidade Urbana. Sem mobilidade as pessoas não tem acessibilidade à educação, saúde, habitação e segurança. Direitos primários de todo cidadão.

2. Estrutura Organizacional do Município para planejar, implantar e operar o Plano de Mobilidade Urbana.

Para bem definir as responsabilidades e dar poder de decisão ao Gestor encarregado da Mobilidade Urbana Municipal, as atividades de planejamento, projeto, construção, operação, fiscalização, conservação e monitoração do sistema de mobilidade urbana, devem ficar de preferência sob a responsabilidade de uma única Secretaria de Governo. Nesta organização, as ações são de responsabilidade de um só Gestor e sua equipe, ficando mais fácil para o cidadão solicitar e fiscalizar suas demandas. Com a nova estrutura, as ações de mobilidade urbana serão priorizadas e as demandas da sociedade atendidas com mais presteza.

3. Equipes capacitadas e valorizadas.

Montar uma equipe multidisciplinar para promover a mobilidade urbana com profissionais competentes e com atribuições técnicas legais para as funções. Os Conselhos profissionais devem fiscalizar o exercício legal dessas funções. Dar preferência a profissionais concursados para assumirem os cargos da Secretaria. Valorizar essas funções com remuneração adequada, acima do mínimo legal estabelecido para cada profissão. (para os engenheiros, salários acima do salário mínimo dos engenheiros, definidos pela Lei 4950-A, de 22 de abril de 1966).

Evitar cargos em comissão que se alteram a cada mandato e não tem solução de continuidade administrativa.

4. Capacitação contínua.

O processo de formação de recursos humanos para a mobilidade urbana deve ser contínuo e abranger todos os envolvidos na temática. Prefeito, Secretários, Diretores de Departamentos e os demais funcionários devem receber treinamentos similares para que as mensagens e as ações de convencimento da população sejam únicas e eficazes. Cursos semelhantes ao oferecido pela ANTP devem ser incentivados pelos Gestores Públicos e custeados pelo Ministério das Cidades.

Será uma maneira de incentivar os municípios a implantarem seus planos de mobilidade.

5. Adequação dos currículos dos cursos de graduação.

Neste particular, por proposta do Ministério das Cidades ao Ministério de Educação e Cultura, sugere-se uma adequação dos currículos mínimos dos cursos de graduação. Os Conselhos de Classe de cada profissão que tenham profissionais com atribuições para a efetivação da política de mobilidade urbana nos municípios devem exigir das Universidades e dos cursos, competências que capacitem seus alunos para atender as diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana.

Muitas Universidades já estão promovendo essa adequação.

Na UNISINOS, em São Leopoldo, foi incluído o assunto no currículo do seu curso de Engenharia Civil. Seus professores estão se atualizando atendendo a nova Lei da Mobilidade Urbana.

São mais de 200 alunos que recebem essas competências anualmente. Esses alunos recebem como tarefa extraclasse realizar um diagnóstico do sistema de transporte urbano de seu município. Este trabalho questiona os gestores municipais sobre o plano diretor, a estrutura organizacional para gerenciar a mobilidade urbana, o plano de mobilidade urbana e o sistema de transporte coletivo da cidade.

É uma oportunidade para os graduandos conhecerem as demandas da população e as dificuldades dos gerentes públicos e privados em atendê-las. Quanto aos gestores, recebem um alerta sobre suas obrigações quanto à mobilidade urbana do município.

São mais de 50 municípios tributários de alunos para a engenharia civil da UNISINOS, localizados num raio de 100 km de São Leopoldo. Semestralmente, através dos

trabalhos acadêmicos propostos, os gestores públicos serão questionados sobre o sistema de mobilidade urbana municipal.

Esta, no meu entender, é uma importante contribuição que as Universidades podem oferecer para o desenvolvimento de suas regiões.

Seus alunos serão os multiplicadores dos novos conceitos da mobilidade urbana municipal e cobrarão das autoridades responsáveis, seus deveres para com o atendimento da Lei da Mobilidade Urbana.

6. Debate Social e Audiências

Aqui está o maior desafio dos gestores para a concepção e a implementação do Plano de Mobilidade Urbana.

Como fazer para que as demandas da sociedade sejam conhecidas e implementadas?

A ANTP, em seu documento “Elaborando um Plano de Mobilidade Urbana”, nos mostra o caminho a seguir.

Nos itens “Consultas Públicas e Debate Social e Audiências” o documento esclarece como se organizar para garantir a representatividade e a qualidade das discussões.

Os debates devem ser conduzidos procurando evitar sempre o confronto ideológico dos grupos envolvidos. O objetivo a ser perseguido é a soma de esforços para encontrar soluções qualificadas e factíveis de mobilidade às demandas da maioria da sociedade.

7. Exemplo

De nada adianta os gestores públicos proporem mudança comportamental aos habitantes da cidade se eles, individualmente, não forem exemplos de práticas saudáveis de mobilidade. Temos que vestir a roupa do cidadão comum e sair às ruas para conhecer a realidade de nossas cidades e conscientemente, praticarmos a boa cidadania quando em movimento nas ruas. O Município deve ser exemplo na implantação de calçadas sob sua responsabilidade para então solicitar e exigir dos proprietários que cumpram a sua parte. Campanhas educacionais públicas devem ser promovidas com a participação da sociedade.

Adotando essas práticas e utilizando as competências adquiridas nos cursos de formação, tenho fé que a mudança acontecerá.

Com a participação de todos, gestores públicos, gestores privados, empresas e sociedade, poderemos ser exemplo para as futuras gerações de como os cidadãos de nossas cidades superaram seus conflitos, mudaram seus comportamentos e resolveram suas necessidades de mobilidade urbana.

Uma conquista modesta, o passo inicial para superar o desafio maior de viver coletivamente e com qualidade em nossas cidades.