

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 6

Sensibilização à mobilidade urbana

Kátia Santos Veras (*)

A mobilidade urbana

A nova lei 12.587, sancionada em 2012, regulamenta a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem dentre seus princípios, diretrizes e objetivos questões que orientam e promovem a reflexão e discussão de questões como acessibilidade universal e o desenvolvimento sustentável das cidades e suas dimensões socioeconômicas e ambientais, a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e a gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação desta política nacional.

Além disso, salienta aspectos a serem observados como a segurança nos deslocamentos das pessoas, a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços, a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros e a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Dentre os esforços empreendidos, todos os municípios com mais de 20 mil habitantes têm até 2015 para elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana. Diante desta missão, todos correm contra o tempo, pois se não concluírem correm o risco de serem penalizados perdendo o acesso a recursos federais para investimento em transporte. Para o cumprimento desta grande tarefa, foi fixado o prazo de três anos para definição dos projetos.

Segundo a Pesquisa de Informações Básicas Municipais, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), até o ano passado menos de 4% das cidades brasileiras possuíam um plano de transporte. Entre aquelas com mais de 500 mil habitantes, pouco mais da metade haviam desenvolvido uma estratégia para a mobilidade. (dado extraído da Agência CNT - por Natália Pianegonda)

O tamanho do desafio

As cidades terão o desafio de desenvolver projetos que priorizem o transporte coletivo sobre o individual, cuidando do desenvolvimento das cidades de forma sustentável nas áreas social, econômica e ambiental e na ampliação do uso da intermodalidade, tornando o transporte público acessível para que todas as pessoas, independentemente das suas condições físicas e mentais, possam utilizar o espaço da cidade e a todos os serviços que ela oferece.

Roberto Labarthe, gerente de novos negócios da CCR, empresa de concessão de infraestrutura explica que "A acumulação de modos de transporte sobre uma mesma via impede a circulação. O objetivo é que a sociedade planeje e leve o modal mais coerente a cada lugar".

Outro enorme desafio consiste na oferta de acesso ao sistema de transporte coletivo às pessoas, independentemente das suas condições financeiras, o que pode requerer descontos tarifários e até gratuidades.

Também deve ser realizado o dimensionando dos serviços, quanto à frota, as linhas e a frequência das viagens, de modo a atender adequadamente aos usuários. O desenvolvimento e operação do sistema pelos órgãos responsáveis precisa garantir a segurança no trânsito, conforme instituído no Código de Trânsito Brasileiro de 1998.

Para que toda esta estrutura devidamente dimensionada e planejada, e necessário que sejam contrabalançados os custos do uso de cada forma de transporte e os prejuízos que eles podem causar aos demais usuários das vias ou à sociedade, de forma a tornar justa a distribuição de benefícios e ônus.

A implantação do plano de mobilidade

Com o plano de mobilidade pronto, os governos municipais e estaduais licitam e contratam os serviços especificados de acordo com a demanda projetada, atentando à oferta e qualidade dos serviços requeridos.

Também fixam a tarifa, constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços, somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador. Os órgãos do governo são responsáveis pela fiscalização dos serviços prestados pelas operadoras e pela criação de sistemas de informações aos usuários.

Além disso, tem responsabilidade em fixação de metas de qualidade e desempenho, a fim de medir os níveis de melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços. Essa é uma medida prevista na lei que introduz no contrato uma forma de medir a qualidade do serviço prestado aos usuários.

E determina sistemas de controle, fiscalização e penalidades, bem como a identificação de receitas alternativas, complementares ou acessórias. Com isso, o contrato deve estabelecer qual a remuneração, independentemente da tarifa cobrada, de caráter social e pode vir a ser subsidiada pela autoridade pública.

Há uma distinção entre "remuneração" dos serviços, que deve cobrir os custos operacionais e a remuneração do operador, e a "tarifa", que é cobrada do usuário. O poder concedente é o responsável pela remuneração das operadoras, repassando total ou parcialmente os custos aos passageiros, o qual é o objeto da prestação de serviço de transporte e como cliente paga uma tarifa acessível pelo tipo de deslocamento e serviço obtido.

Já as empresas operadoras, públicas ou privadas, realizam o serviço de transporte,

adquirindo veículos, renovando a frota, contratando pessoas, treinando motoristas e cobradores e fazendo a manutenção dos ônibus nas garagens, além de aplicarem formas de gestão visando ao funcionamento adequado dos serviços prestados.

Considerações finais

Um país com uma tremenda diversidade cultural, econômica e social, como o Brasil, infelizmente precisa de inúmeras leis para colocar em prática o que parece tão óbvio e essencial para tornar possível uma questão de cidadania: a mobilidade urbana.

A fim de solucionar a deficiência de mobilidade urbana no país, foram realizados inúmeros estudos, pesquisas e disponibilizado um pacote de investimentos e incentivos do governo federal, estadual e municipal, cada qual com as suas responsabilidades e atribuições. Estes contam com a valorosa contribuição dos diversos atores da sociedade, os quais em conjunto estão fazendo com que esta política pública ganhe força e fôlego para prosseguir num caminho árduo, que requer com a formulação dos planos de mobilidade e implementação de ações que possam efetivá-los.

Tudo isso implicou na abertura de canais de comunicação entre os órgãos públicos que têm relação com a mobilidade urbana e os usuários do sistema viário e dos meios de transporte, para que a circulação, seja nos modos motorizados ou não motorizados, possa ser planejada e operada de forma a usar bem o espaço disponível e atender adequadamente aos usuários.

Sabe-se que isso requer condições de conforto, uma solução para a questão da tarifa, considerando a integração física, operacional e tarifária dos modos de transporte, pois essa diretriz impõe a necessidade de que os modos de transportes sejam organizados de forma complementar e estabeleçam condições adequadas para as transferências intermodais.

Isto porque é essencial somatizar esforços dos stakeholders, para que haja otimização da mobilidade no Brasil, seja para os grandes eventos previstos como a Copa ou as Olimpíadas, ou para o replanejamento do transporte dos grandes centros urbanos ou a melhoria e implementação de um sistema de transporte em cidades médias e pequenas.

() Kátia Santos Veras, formada em Administração. Atualmente atua como Analista de Planejamento e Gestão na área de Planejamento de Transporte da CPTM e cursa mestrado profissional em gestão de políticas públicas.*

Referências Bibliográficas

Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Nota Técnica nº 2: Tarifação e financiamento do transporte público urbano. Brasília, julho de 2013

PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – Ministério das Cidades

Sistema de Informações da Mobilidade Urbana - Relatório Geral 2011 - Dezembro/2012

PAC 2 Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/cidade-melhor/mobilidade-urbana>

<http://www.brasil.gov.br/@@search?Subject%3Alist=PAC%20Mobilidade%20Urbana>

<http://www.brasil.gov.br/@@search?Subject%3Alist=PAC%20Mobilidade%20Urbana>

Notícia: Cidades com mais de 20 mil habitantes têm até 2015 para elaborar Plano de Mobilidade. Disponível em: <http://www.cntdespoluir.org.br/Paginas/Agencia-CNT.aspx?n=9072>