

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 6

O desafio da elaboração do Planmob para as pequenas cidades

Walquíria Caetano de Pádua Vieira (*)

O Brasil é um país predominantemente urbano, com mais de 80% da população vivendo em cidades, onde deveriam ter acesso às oportunidades de trabalho, educação, saúde, lazer e a todas outras dimensões da vida cotidiana. Não é isto, porém, o que ocorre: na maioria das cidades, os benefícios da urbanização são inacessíveis para uma boa parcela das pessoas. Preocupados com este quadro surgiram-se movimentos para o desenvolvimento de Políticas Públicas objetivando a melhoria das condições de vida nas cidades. Um importante passo foi a criação do Estatuto das Cidades que institui instrumentos de gestão política.

Entre tantos temas envolvidos na gestão urbana, o da mobilidade tem suma importância, as cidades brasileiras hoje vivem um momento de crise da mobilidade urbana, o estatuto das cidades apenas obrigava a elaboração de um Plano de Mobilidade para cidades acima de 500 mil habitantes, mas o problema não está somente nestes municípios. As cidades médias e pequenas tem enfrentado grandes problemas neste setor, problemas estes de proporções equiparados aos de grandes centros urbanos. Diante deste cenário o Governo Federal criou a Lei no 12.587 em janeiro de 2012 e que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, impondo desafios ao planejamento do transporte nas pequenas cidades brasileiras.

Com ela, passa a ser exigida a elaboração, até 2015, de Planos de Mobilidade Urbana para todos os municípios com mais de 20 mil habitantes. Este planejamento deve, assim, entrar pela primeira vez na agenda de diversas prefeituras de cidades que até então não haviam pensado no assunto de forma estratégica e integrada. Com esta inovação, o número de cidades brasileiras que devem apresentar um plano passa de aproximadamente 38 para 1.663 municípios, segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Os Municípios que não se adequarem a medida imposta pela Lei Federal ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

1. Bacharel em Engenharia Civil pela Universidade Estadual de Minas Gerais (UEMG), Campus Passos – MG; Pós Graduada em Administração Pública pela Faculdade Senac Minas; Pós Graduada em MBA Trânsito: Mobilidade e Segurança pelo INPG parceria com IMEP São Paulo; Chefe do Departamento Municipal de Trânsito de S. S. Paraíso – MG; E-mail: wcpv@hotmail.com

Nesse sentido, apesar de ser um passo importante para o desenvolvimento urbano, a nova política passa a representar um problema imediato para as pequenas cidades,

uma vez que grande parte delas não possui a infraestrutura ou o acúmulo técnico exigidos para elaboração dos planos. Já se passaram quase dois anos e até o momento o que podemos observar é que poucos municípios de pequeno porte estão se adequando a nova legislação.

Porém podemos ressaltar alguns casos como o do município de São Sebastião do Paraíso (MG), com cerca de 65 mil habitantes, que deu início à elaboração de seu PlanMob no ano de 2.011 finalizando o processo em 2.012 já com uma minuta de lei encaminhada ao poder legislativo no mesmo ano. No município tal iniciativa se deu porque foi criado em 2.005 o Departamento Municipal de Trânsito composto por técnico exclusivo para estudar sobre o assunto, assim desde 2.007 a cidade vem estudando a possibilidade de implantação do PlanMob. A criação de um órgão de trânsito na prefeitura é ponto importante para estimular a reflexão sobre o tema. Se não houver uma secretaria de transporte, o departamento pode estar dentro da secretaria de obras, por exemplo, mas é importante que ele exista porque a prefeitura precisa ter técnicos para despertar o interesse do gestor público nessa área. A presença de um departamento ou de profissionais especializados na prefeitura, porém, pode não ser suficiente para a realização de diagnóstico e elaboração de um plano complexo como o PlanMob. No caso de São Sebastião do Paraíso, o executivo municipal contou com a ajuda de uma consultoria especializada, contratada para o processo de elaboração do plano até que ele se torne uma proposta de lei. Lá, o plano foi elaborado em quatro etapas.

A primeira, gerou uma proposta metodológica para o Plano, debatida por meio da criação de um Comissão Técnica e Comunitária Municipal e pela realização de audiências públicas, semelhantes às do Plano Diretor Participativo. A segunda etapa, foi justamente a realização dos diagnósticos por meio de pesquisas de campo e dos dados reunidos no departamento de trânsito da cidade. A terceira fase foi escrever o que deve ser feito, ou seja, pensar as ações do plano. A ideia é priorizar o transporte coletivo e o pedestre em São Sebastião do Paraíso. As ações propostas foram apresentadas em audiência pública e, depois, o PlanMob concluído na quarta etapa, quando ele recebeu a forma de uma proposta de lei e encaminhada para aprovação da Câmara Municipal em novembro de 2.012. Atualmente o projeto de lei foi retirado pelo atual prefeito para análise, pois houve troca de governo, mas será em breve reencaminhado para aprovação do legislativo atual.

Mesmo com um departamento de trânsito ativo desde 2005, a Prefeitura de São Sebastião do Paraíso buscou auxílio técnico para elaboração do PlanMob. A contratação de ajuda externa tende a crescer com a obrigatoriedade do plano e pode ser uma boa saída para os gestores que estão tendo o primeiro contato com o tema. Muitas prefeituras ainda não entenderam o grande objetivo do PlanMob, tendo receio em aportar recursos no plano por pensar que ele é só um papel para atendimento de uma Lei Federal, mas um bom PlanMob é fundamental para evitar erros e problemas em médio e longo prazos. Com um bom planejamento, os municípios podem se adiantar aos problemas e evitar as correções, que são muito caras.

A exemplo de São Sebastião do Paraíso, a contratação de uma empresa, fundação ou consultoria para auxiliar no processo pode ser realizada em uma única licitação, mecanismo que já deve garantir um bom preço. Na cidade mineira, o custo do auxílio em todas as quatro etapas foi de cerca de R\$ 57 mil. Para garantir um bom contrato



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

com as consultorias é viável que as prefeituras façam uma tomada de preço com algumas entidades que já atuam nesse ramo no mercado, montando assim uma média de preço para balizar o contrato. A partir do preço estabelecido, que dependerá do porte e das necessidades da cidade, a prefeitura pode lançar mão de alguns instrumentos de contratação, como a carta-convite ou a contratação pública, porém deve-se ter cuidado com o leilão de preços. O PlanMob exige um conhecimento técnico muito específico e, às vezes, no leilão alguém propõe um valor muito mais baixo para garantir o contrato, na expectativa de conseguir um aditivo depois. E, nesse caso, há grandes chances de a empresa não conseguir fazer o serviço.

A verba para a contratação da consultoria especializada não precisa sair integralmente dos cofres municipais. Agências de fomento nacionais e internacionais e até mesmo bancos possuem linhas de financiamento para esse tipo de trabalho.

Além disso, existem alguns programas do Ministério das Cidades que podem patrocinar programas de mobilidade urbana. A dica é procurar mais informações junto à Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana a partir da demanda específica de cada cidade.

A realização de um termo de referência pode facilitar a contratação do serviço de elaboração do PlanMob. Ele é um bom instrumento de gestão estratégica e poderá, futuramente, balizar o serviço contratado.

A dica para as prefeituras que terão o primeiro contato com o plano a partir da sua obrigatoriedade é aproveitar a experiência adquirida com a elaboração dos Planos Diretores Participativos para o desenvolvimento urbano, a metodologia de elaboração do PlanMob não é muito diferente do Plano Diretor, que já é obrigatório para esses municípios desde 2.001. Então, essa é uma experiência que pode ser aproveitada.

() Walquíria Caetano de Pádua Vieira, trabalha no Departamento de Trânsito da Prefeitura Municipal de São Sebastião do Paraíso - MG, engenheira civil, especialização em Administração Pública pela Faculdade SENAC-MG e especialização em Trânsito: Segurança e Mobilidade pelo IMEP/INPG, chefe do Departamento de Trânsito e prestando consultoria para outros Municípios*