

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 8

Lei de Mobilidade Urbana e o incentivo à participação popular consciente na questão da Mobilidade

José de França Bueno (*)

A construção de um marco legal nunca é simples. Menos simples ainda é efetivar em realidade cotidiana as expectativas criadas a partir de um marco legal. Esta segunda dificuldade é patente quando estamos tratando de legislação que, em alguma medida, para tenha sucesso, dependa da participação popular. A Lei de Mobilidade Urbana é exemplo desta dificuldade. A partir de 13 de abril de 2012 começou a vigorar a Lei no. 15.587/2012, conhecida como Lei de Mobilidade Urbana. Entre os avanços contidos no texto da Lei podem-se citar:

- a) a ultrapassagem de uma visão meramente “transportista” (no sentido que, para resolver o problema do transporte nas cidades, é suficiente investir em mais e mais corredores de ônibus ou linhas de trem, metrô ou mais avenidas);
- b) b) uma valorização dos modais de transportes não motorizados (bicicleta e a pé), buscando qualificar as esquecidas calçadas para pedestres;
- c) busca pelo desenvolvimento sustentável das cidades, valorizando modos menos poluentes;
- d) a inovação no que se refere à regulação econômica dos serviços de transportes coletivos. Anteriormente à Lei atuava-se com o modelo baseado em custos. Agora busca-se a mudança para uma remuneração baseada em processos licitatórios. A expectativa é que, a partir desta nova prática, parte dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas seja transferida aos usuários;
- e) a exigência para que municípios a partir de 20.000 habitantes construam seus planos de mobilidade. Antes da promulgação da Lei, esta exigência era feita apenas para municípios com mais de 500.000 habitantes. Podemos imaginar um possível problema a surgir aqui: se estes planos serão construídos apenas para cumprir uma exigência burocrática ou se serão elaborados com compromisso de encaminhar os problemas de mobilidade nas cidades. Talvez a forma mais eficaz para tornar tais Planos de Mobilidade não apenas peças de ficção, mas projetos que sejam assumidos pelas comunidades às quais deveriam interferir, é que ocorra a efetiva participação de tais comunidades na construção destes planos;
- f) a Lei promove um uso mais equitativo do espaço público de circulação.

O IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) apresentou, em relatório,

Limitações à Lei da Mobilidade:

- a) falta de clareza quanto às fontes de financiamento dos benefícios para as categorias de usuários tais como estudantes e idosos;

- b) falta de mecanismos para financiamento da infraestrutura de transporte urbano;
- c) segundo o IPEA a Lei não tratou da questão da capacitação/treinamento dos profissionais e técnicos envolvidos com a questão do transporte e mobilidade;
- d) outro problema é a regulação do transporte urbano em cidade históricas
- e) a Lei de Mobilidade não define o acesso aos fundos, financiamentos e empréstimos para aquisição e renovação de frotas;
- f) finalmente: como a Lei fará o engajamento da sociedade para que a Lei de Mobilidade seja implementada de fato, e muito mais problemático ainda: sem perder de vista o interesse público, tendo em vista a nossa clássica apropriação do Estado por interesses privados?

Pretendo detalhar um pouco mais este último ponto da participação popular na efetiva implementação de novas legislações.

Um exemplo disto são as políticas públicas de saúde e os Conselhos Municipais de Saúde e os Conselhos do SUS. A lei federal no. 8142 institui que, o Sistema Único de Saúde – SUS: “contará em cada uma das esferas de governo, sem prejuízo das funções do legislativo, com as seguintes instâncias colegiadas:

I – a Conferência de Saúde e

II – o Conselho de Saúde”

A Lei 8142 também define que a cada quatro anos as Conferências se reunirão com a participação de vários segmentos sociais, com o intuito de avaliação das políticas de Saúde nos diversos níveis de governo. Os Conselhos de Saúde possuem caráter permanente e deliberativo.

No artigo “Gestão Democrática da Educação com Participação Popular no Planejamento e na Organização da Educação Nacional” (Gadotti, CONAE2014) é feita a distinção entre Participação Social e Participação Popular. O artigo apresenta que “No instituto Paulo Freire costumamos chamar de Participação Social aquela que se dá nos espaços e mecanismos de controle social como nas conferências, conselhos, ouvidorias, etc. São os espaços e formas de organização e atuação da Participação Social. É assim que ela é entendida como categoria e como conceito metodológico e político pelos gestores públicos que a promovem”.

Tal participação é extremamente importante para a fiscalização e controle das políticas públicas.

Já a Participação Popular, neste mesmo artigo, está associada “às formas mais independentes e autônomas de organização e de atuação política dos grupos das classes populares e trabalhadoras e que se constituem em movimentos sociais, associações de moradores, lutas sindicais, etc.”.

A Participação Popular se dá através de marchas, lutas comunitárias e ocupações (formas mais diretas de luta). Segundo o artigo já referenciado: “Embora dialogando e negociando pontualmente com os governos, em determinados momentos, essas

formas de organização e mobilização não atuam dentro de programas públicos e nem se subordinam às suas regras e regulamentos”.

No mesmo artigo (Gadotti, CONAE2014) é destacado que a participação popular necessita da compreensão das questões técnicas e científicas do problema em questão. Em outras palavras: a população precisa se qualificar para poder participar. Onde (e é aqui que, acredito, esteja o ponto central deste texto): **É necessário ofertar possibilidades de entendimento da Problemática da Mobilidade para que a população possa participar, de forma qualificada, dos debates acerca da Mobilidade.**

Ações com vistas à qualificação da população no debate da questão da Mobilidade devem ser **contínuas**.

Em consequência de tais reflexões têm-se, de imediato, algumas questões: o que nós, técnicos em transporte, fazemos para que aumento o patamar de conhecimento sobre a Mobilidade em sua cidade? Qual a facilitação ofertada para a população para que ocorra o entendimento da população das questões da mobilidade. Quais as ações desenvolvidas pelas Instituições relacionadas à Problemática da Mobilidade para que ocorra uma participação qualificada da população?

No artigo “Políticas Públicas e Controle Social: encontros e desencontros da experiência brasileira” (Maciel, Carlos): lemos: “A identificação dos avanços e dos limites à institucionalização do controle social como exercício regular nas políticas públicas se constitui em objeto de interesse acadêmico, político e social uma vez que pode colaborar na instauração de um Estado efetivamente republicano em solo brasileiro”.

Tal como ocorreu no SUS (na área de Saúde), parece razoável que os profissionais da área de Transportes implementem Conselhos Municipais de Transporte que sejam, efetivamente, atuantes e de forma qualificada. O problema não é de fácil solução, uma vez que é necessário, também, que se qualifique os profissionais da área de Transportes.

(*) José de França Bueno, Graduação em Matemática, no Instituto de Matemática e Estatística - USP. Analista Transporte Gestão II da Cia do Metropolitano de SP.

Referências:

- a) <http://www.estadao.com.br/noticias/nacional,ipea-aponta-lei-da-mobilidade-urbana-como-conquista,819314,0.htm>
- b) <http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2012/04/entra-em-vigor-nesta-13-lei-que-melhora-mobilidade-urbana-nas-grandes-cidades>
- c) http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_pptcomunicadoipea128.pdf
- d) http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

- e) Soares, Nina Rosa Ferreira e da Motta, Manoel Francisco Vasconcelos. UFMT. http://www.ufmt.br/revista/arquivo/rev10/as_politicas_de_s.html acesso em 01/11/2013.
- f) Gadotti, Moacir. CONAE 2014. http://conae2014.mec.gov.br/images/pdf/artigo_moacir_gadotti.pdf