

## **Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**

### **Ensaio Crítico - Turma 9**

#### **O responsável pelo oferecimento do serviço de transporte público coletivo é o gestor público**

**Arlena Covalesky Dias (\*)**

Começar-se-á o presente ensaio sobre a temática de mobilidade urbana trazendo à baila disfunções ou disparidades observadas nas atividades operacionais (ou ainda rotineiras) desenvolvidas na Administração Pública Federal, mais especificamente naquele responsável pelo aperfeiçoamento do serviço de transporte público coletivo e as condições de mobilidade urbana da população.

É evidente que a mobilidade urbana é um tema que faz parte do cotidiano das pessoas independente do tamanho da sua cidade, e que os problemas são mais críticos quanto maior for essa cidade.

Segundo censo IBGE 2000, o Brasil é composto por 5.561 municípios. Deste total, Pouco mais de 73% (4074 municípios) possuem menos de 20 mil habitantes. Em contraste, apenas 31 municípios apresentam população acima de 500 mil habitantes. O grupo intermediário, que corresponde àqueles municípios com população entre 20 mil e 500 mil habitantes, contabiliza aproximadamente 27% (1465 municípios).

Destaca-se que, segundo a legislação ordinária vigente, os 31 municípios com população superior a 500 mil habitantes já deveriam ter o Plano de Mobilidade Urbana elaborado e aprovado pelas casas legislativas municipais e o grupo de municípios de densidade populacional intermediária (entre 20 mil e 500 mil habitantes) deverá planejar o ordenamento territorial e instrumentos correlatos com vistas a atender aos quesitos de mobilidade, de acordo com a nova lei que trata desta temática.

Para que possa o gestor público municipal enfrentar de maneira efetiva os problemas de mobilidade urbana, ele deverá dispender esforços no sentido de elaborar um planejamento governamental, com o desenvolvimento de projetos de infraestrutura em consonância com a realidade local e com propostas de resoluções de curto, médio e longo prazo.

Frente ao que se espera, faz-se necessária a obtenção de informações em tempo e qualidade razoável, a baixo custo, que facilitem ao corpo diretivo municipal entender a dinâmica de mobilidade urbana, identificando possibilidades de melhorias, bem como verificar quais sistemas municipais de transporte coletivo atendem a atual demanda e quando estes poderão ficar saturados.

Oportunamente, este conjunto de informação auxiliaria a identificar as porções territoriais em que a população não tem acesso ao transporte de maneira efetiva, quantas pessoas utilizam meios não motorizados para se deslocarem da área residencial para o local de trabalho, seja a pé ou de bicicleta, quais locais são problemáticos para caminhar ou trafegar, a motivação para falta de iluminação e as

consequências na segurança viária, quais os locais de acidentes com maior frequência, além das eventuais limitações para implantação da infraestrutura necessária.

Espera-se que quanto maior o nível de informação e de conhecimento à disposição do gestor público municipal, maior será a efetividade das medidas adotadas no planejamento da mobilidade e no desenvolvimento de infraestrutura municipal de longo prazo.

A experiência oriunda da implementação do PAC acumulada pelo Governo Federal demonstra que em todos os grupos de municípios, desde os grandes municípios a exemplo das Capitais Federais até os pequenos municípios os gestores governamentais não apresentam nível de informação satisfatória que possibilite a elaboração e implementação dos Planos de Mobilidade. Em consequência os Planos de Mobilidade a serem aprovados em âmbito municipal poderão apresentar caráter meramente formal. Ainda que não cumpram os motivadores que levaram ao legislador ordinário federal a elaborar este instrumento de Política Pública, estarão atendendo apenas às obrigatoriedades da Lei Federal de Mobilidade Urbana.

Em contraponto, as empresas privadas operadoras do sistema de transporte público, que atuam na ponta em contato direto com o usuário, investem cada vez mais nos sistemas de análise e coleta de dados, utilizam-se de ferramentas complexas que auxiliam em pesquisas para caracterização de demandas, interferências, integrações; de posse de informação é possível mapear locais de maior e menor demanda, identificar linhas estratégicas que podem refletir em maior retorno financeiro.

Faz-se necessário refletir sobre essa disparidade na obtenção do banco de dados, qualitativo e quantitativo, dentro das esferas governamentais municipal, estadual e federal comparada a do operador, pois o responsável pelo oferecimento do serviço de transporte público coletivo é o gestor público.

Outro aspecto relevante são as avaliações de serviços que podem ser realizadas por meio de mecanismos de pesquisa, medidos a partir do grau de satisfação do usuário, portanto a disponibilidade de canais de comunicação entre usuário e gestor permite a verificação da qualidade do sistema de transporte oferecido, entre reclamações e sugestões.

*(\*) Arilena Covalsky Dias, Engenheira Civil, se formou na Universidade Federal de Santa Maria. Analista de infraestrutura e trabalha no Ministério das Cidades na Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana.*