

EDITORIAL

A ANTP e a Lei da Mobilidade

Ailton Brasiliense Pires
Presidente da ANTP



Neste número, convidamos Ieda Maria de Oliveira Lima para recuperar parte da história da luta pela Lei da Mobilidade. Esta luta foi um dos principais objetivos que passamos a perseguir desde nossa fundação. Durante boa parte do século XX nossa população cresceu a razão de 6% ao ano, saímos de 10% de população urbana em 1900, para 33% em 1950 e, aproximadamente, 50% nos anos 1970. Raras cidades cuidaram de organizar seu espaço urbano quanto a moradia, comércio, serviços, escolas, saúde, lazer e os transportes públicos, assim como seu trânsito, de forma integrada. Os serviços de transporte público eram prestados por permissão ou operados pelo Estado, sem as contrapartidas de qualidade, frequência, conforto, modicidade das tarifas, segurança, confiabilidade, entre outros, ao mesmo tempo em que não recebiam a preferência no uso do espaço público, tanto nas vias férreas quanto nas rodovias. O poder público comportou-se de forma omissa, como regra geral.

Ao longo destes primeiros 35 anos de existência da ANTP, procuramos, através de congressos, seminários, comissões, textos e ações das diretorias regionais, desenvolver um compromisso entre a sociedade civil e os órgãos públicos com propostas que nos permitissem estabelecer outros patamares de prestação de serviços. Propusemos textos legais, buscamos aproximações com o Legislativo para esclarecermos nossos princípios. Contamos com a participação decisiva dos membros dos diversos conselhos diretores de nossa entidade formados por gestores públicos, operadores, empresários, fabricantes, trabalhadores, universidades, consultores, que partilharam conosco na construção, encaminhamento e



www.antp.org.br

discussão junto à sociedade. Todos estes nos ajudaram na formulação de respostas que ajudaram na construção do marco regulatório enfim aprovado. Ele está alicerçado na Constituição Federal de 1988, no Código de Trânsito de 1997 e no Estatuto da Cidade de 2001, entre outros dispositivos legais.

Hoje, somos 160 milhões morando em cidades e temos uma frota de veículos em torno de 60 milhões, ocupando a 6ª economia mundial. Espera-se que, em 2040, sejamos 200 milhões de pessoas morando em cidades, com uma frota superior a 100 milhões veículos, ocupando a 4ª posição no PIB mundial.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, expressa na Lei, está fundamentada nos princípios da acessibilidade universal, da equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, da eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, de gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da política, da segurança nos deslocamento das pessoas, da justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços, da equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros e da eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

A lei estabelece que a Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por diretrizes a integração entre a política de desenvolvimento urbano e as respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos, a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados, a prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, a integração entre os modos e serviços de transporte urbano, o incentivo ao desenvolvimento científico e tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado e a integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

São objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social, a promoção do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, a promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades e con-

solidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

No capítulo da regulação dos serviços de transporte coletivo, a Lei estabelece diretrizes para a política tarifária e para o processo licitatório para a concessão e permissão do serviço de transporte público coletivo, dentre as quais a promoção da equidade no acesso aos serviços, a melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços, com a obrigação de fixar metas de qualidade, a modicidade da tarifa para o usuário, a integração física, tarifária e operacional, a identificação de eventuais fontes de receitas alternativas e a obrigação de constar em contrato qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação.

A lei estabelece os direitos dos usuários do sistema nacional de mobilidade urbana, dentre os quais, o de receber o serviço adequado, o de participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana, o de ser informado nos pontos de embarque, de forma gratuita e acessível, sobre os horários, os itinerários, a tarifa e os locais de integração intermodal e o de conhecer os direitos e obrigações dos operadores.

Importante ressaltar, ainda, a obrigatoriedade dos municípios com mais de 20 mil habitantes em elaborar o plano de mobilidade urbana, no prazo de três anos, sob pena de não poderem receber recursos orçamentários federais destinados a mobilidade urbana, assim como a obrigação de criar os mecanismos de participação da sociedade civil, dentre eles, os órgãos colegiados com representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços.

A lei é um enorme conquista da sociedade e um grande passo para avançarmos rumo a cidades sustentáveis, mais humanas e com melhor qualidade de vida, mas a pura existência do documento legal não é suficiente para que as coisas aconteçam. Há nela vários dispositivos, com obrigações para as três esferas de governo, para as quais é indispensável que todos os gestores públicos e respectivas equipes sejam capacitados, conheçam os conteúdos e determinações da lei e possam, assim, construir as condições necessárias para dar-lhe eficácia. É importante que o setor de transporte tenha mecanismos de financiamento da infraestrutura, como a CIDE-combustíveis destinada para esse fim.

Esta lei, se convenientemente trabalhada, pode nos permitir encarar este desafio de forma mais estruturada. Definitivamente, temos que cuidar do desenvolvimento urbano integrado com um plano de



transporte e manter os cuidados indispensáveis no trânsito, qualquer que seja o tamanho das nossas cidades.

Até o final de fevereiro de 2012, estaremos divulgando o Planejamento Estratégico da ANTP para o biênio 2012/2013, cujo documento foi discutido com o Conselho Diretor da Associação e onde estão fixadas as bandeiras permanentes da entidade, nas quais o espírito da Lei de Mobilidade Urbana está plenamente representado. Entre as ações previstas no planejamento estratégico, estarão atividades visando esclarecer todos os aspectos do dispositivo legal, bem como atividades de orientação e capacitação dos gestores públicos e respectivas equipes técnicas.

Este editorial expressa o pensamento de todos os que ajudaram a construir as bases das nossas futuras cidades e que dividiram e dividem conosco o espírito da ANTP, ontem, hoje e amanhã.