

A Lei da Mobilidade Urbana: estatuto da mobilidade sustentável

Fábio Fonseca de Castro

14 de julho de 2012

O eleitoral ano de 2012 começa com uma pequena revolução numa das áreas mais importantes no cotidiano do cidadão comum, que irá às urnas em outubro escolher o prefeito da cidade em que mora. Uma lei federal publicada este ano inverte uma lógica não escrita mas praticada de que o uso de carro particular orienta políticas públicas em transportes.

[Clique aqui e conheça a lei 12.578/2012, a Lei da Mobilidade.](#)

A lei entrou em vigor em abril deste ano. A partir dessa data, oficialmente, transporte coletivo terá de ser o grande protagonista nas decisões governamentais sobre o deslocamento urbano das pessoas.

A Lei da Mobilidade prioriza o transporte público coletivo e os meios não motorizados de transporte, como a bicicleta, integrando-a com os modos de transporte coletivo. A integração dos múltiplos modais, O objetivo é integrar os diferentes modos de transportes e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas.

Para desestimular o uso de carros e arrumar dinheiro para investir mais em ônibus, metrô e trem, estados e municípios poderão taxar a circulação de veículos em determinadas áreas, como fazem cidades como Londres e Estocolmo, por exemplo.

Pela mesma razão – e também por motivos ambientais –, estados e prefeituras estão autorizados a montar um rodízio de carros, algo que, se já

existe hoje em São Paulo, carecia de um respaldo jurídico mais firme para sobreviver a contestações na Justiça, como agora acontece com a sanção da lei que cria a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O preço das passagens de transporte público, especialmente de ônibus, também tende, a médio prazo, a sofrer impacto com a nova lei – e para melhor, do ponto de vista dos cidadãos. **A empresa que opera as linhas municipais terá de ser escolhida pela prefeitura por licitação, não mais por uma opção individual do prefeito.** Vencerá a concorrência quem oferecer o menor preço.

A exigência de licitação vai tornar o processo mais transparente. Hoje, a empresa é escolhida só com base no desejo da prefeitura, que fixa a tarifa periodicamente a partir de estimativas sobre quantidade de passageiros e o custo para transportar cada um.

Outro ganho potencial para o usuário com a nova lei é a imposição de que em todos os pontos de ônibus e estações de trem e metrô e trem haja informações gratuitas sobre itinerários, preços, horários e possibilidade de integração com outros meios de transporte.

Sancionada em janeiro a lei entrou em vigor em abril e consolida avanços fundamentais que pretende tornar o trânsito e mobilidade nas cidades mais democráticos, avançando em práticas e conceitos que priorizem as pessoas e o meio ambiente.

Esta é a quarta lei setorial das políticas urbanas, que vem se somar ao Estatuto da Cidade, lei 10.257, ao Fundo e Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social, lei 11.124, e o ao Marco Regulatório do Saneamento, lei 11.445. Aprovada com poucos vetos, esta lei é a síntese de um debate de praticamente 25 anos e que estava sendo articulada desde a criação do Conselho Nacional das Cidades.

As questões ambientais também estão entre as prioridades da Lei, que pretende estabelecer diretrizes para a redução da emissão de poluentes incentivando a valorização das formas não-motorizadas de transporte e o incentivo de criação de vias para pedestres nas cidades brasileiras.

Sobre a Política Nacional da Mobilidade Urbana, a lei afirma:

“A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.”

Entre as principais diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana está a integração com a política de desenvolvimento urbano e 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 e dos serviços de transporte público coletivo

sobre o transporte individual motorizado; a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e a integração entre os modos e serviços de transporte urbano.

Entre os objetivos da lei destaco: **a) redução das desigualdades e promoção da inclusão social; b) promover acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais e c) proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;**

Talvez uma das principais mudanças estabelecidas pela lei é a obrigatoriedade da elaboração do Plano de transportes e trânsito para as cidades com mais de 20 mil habitantes. Antes era previsto pelo Estatuto das Cidades que apenas cidades acima de 60 mil habitantes elaborassem este Plano, com a criação da lei. Isto em um prazo de 3 anos. Como forma de induzir a construção deste Plano de Mobilidade somente as cidades que elaborarem terão acesso aos recursos federais para as políticas de mobilidade.

Mas a elaboração do plano em si não basta ele deve ser elaborado de forma democrática e participativa, integrado com os outros planos setoriais entre os quais o Plano Diretor.

Problemas

O objetivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana é aproximar governo federal, estados e prefeituras no planejamento e execução de ações de transporte público, definindo o que cada um faz e como podem agir em conjunto, tendo em vista que é de interesse da população que as cidades fiquem mais amigáveis.

Pelo texto, o governo federal está agora obrigado por lei a dar suporte a financeiro a investimento em metrô, algo que vinha sendo feito desde o segundo mandato do ex-presidente

Lula mas por uma opção do próprio governo.

Mas também há alguns problemas na lei resultante de projeto enviado pelo governo Lula ao Congresso em 2007 e que teve aval dos deputados em agosto de 2010 e dos senadores, em dezembro do ano passado. Alguns estão apontados em estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

Postado por hupomnemata às 18:21

Reações:

Um comentário:

1.

Anônimo 14 de julho de 2012 22:21

Depois de 25 anos de luta pelo direito à habitação e pelo direito à cidade e, finalmente, temos essa lei. É uma conquista para todo brasileiro. E viva o Conselho Nacional das Cidades!