

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico – Turma 1

Os investimentos federais na mobilidade urbana

Carlos Vitoi (*)

A crescente urbanização do território brasileiro é um processo que além de concentrar expressiva parcela da população nas grandes cidades, convertem esses aglomerados urbanos em centros das atividades econômicas e difusoras de novos padrões de relações sociais. Apenas na segunda metade do século XX, a população urbana brasileira passou de 19 milhões para 138 milhões, multiplicando-se 7,3 vezes, com uma taxa média anual de crescimento de 4,1%.

A expansão populacional acontece, na maioria dos casos, desacompanhada de investimentos em infraestrutura. Paralelamente, a ocupação de regiões periféricas pela população, aliada ao aumento da taxa de motorização são fatores que tornam o deslocamento das pessoas pelas vias públicas uma tarefa árdua, consumindo cada vez mais o tempo diário dos cidadãos.

Para tentar mitigar esse problema a União, em parceria com estados, municípios e o Distrito Federal, ampliou maciçamente o investimento em empreendimentos estruturantes de mobilidade urbana. Por meio do PAC Copa Mobilidade, que tem como horizonte os grandes eventos esportivos que serão sediados no Brasil, a Copa do Mundo FIFA 2014 e as Olimpíadas de 2016, o Governo Federal está investindo R\$ 9 bilhões.

Já no denominado PAC Grandes Cidades – Mobilidade Urbana, conforme processo seletivo instituído pelo Ministério das Cidades, estão previstos R\$ 12 bilhões, por meio de linha de financiamento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) denominada Pró-Transporte, além de mais R\$ 6 bilhões do Orçamento Geral da União para empreendimentos de mobilidade urbana em cidades com mais de 700 mil habitantes..

Por sua vez, o PAC Média Cidades, destinado às cidades com população entre 250.000 e 700.000 habitantes, prevê investimentos em mobilidade urbana que alcançam R\$ 7 bilhões.

Recentemente, em decorrência das manifestações populares, o Governo Federal anunciou o investimento de mais R\$ 50 bilhões no setor. Portanto, em decorrência da ação da União, projeta-se aplicar, nos próximos anos, mais de R\$ 86 bilhões em empreendimentos de mobilidade urbana, espalhados pelas cidades brasileiras. Somada às contrapartidas de estados e municípios o volume de recursos aplicado neste setor da infraestrutura atingirá a cifra de R\$ 100 bilhões em empreendimentos estruturantes que abrangerão obras de engenharia, aquisição de veículos e de sistemas de apoio à operação com o emprego de soluções tecnológicas e de gestão.

Entretanto, a disponibilidade de recursos e o desejo de se investir no setor da mobilidade e do transporte urbano têm um grande empecilho para a plena execução dessas metas: a deficiência do planejamento da mobilidade urbana.

Em função da relevância e dos impactos resultantes da implantação de empreendimentos estruturantes de mobilidade urbana na vida das pessoas e no desenvolvimento das cidades, a integração dessas intervenções estruturantes de mobilidade urbana com os elementos do planejamento, ou seja, o plano diretor do município ou da região metropolitana e o plano diretor de mobilidade, transporte e circulação é condição fundamental para a eficácia de qualquer projeto.

A priori, todo planejamento de transporte deve passar pela identificação dos problemas, pela realização de pesquisas e levantamentos de informações, pela definição de objetivos a serem alcançados, a fim de permitir ao gestor a escolha da alternativa que contenha os atributos desejados pelos usuários e que tenha maior potencial de beneficiar a população.

Em decorrência da importância do planejamento da mobilidade na estruturação das cidades, a Lei n.º 12.587/2012, denominada Lei da Mobilidade, no que se refere ao planejamento, determina que municípios com mais de 20 mil habitantes devam elaborar Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os planos diretores ou nele inseridos. Isso representa um avanço em uma área em que o Estatuto das Cidades (Lei n.º 10.257, de 10/7/2011) foi tímido, tendo em vista ter limitado aos municípios com mais de 500 mil habitantes a elaboração de tal planejamento.

Além disso, a norma preceitua que a estruturação do planejamento deve ocorrer a partir da definição dos mecanismos e instrumentos de financiamento da implantação e o custeio da operação dos sistemas de mobilidade urbana, baseado nos instrumentos disponíveis, tais como, fontes oficiais de fomento, PPP, concessões.

Entretanto, ainda há um longo caminho a ser percorrido para se alcançar as metas e os objetivos definidos pela Lei. De acordo com a Pesquisa de Informações Básicas Municipais de 2012 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, apenas 3,77% dos municípios brasileiros contam com um plano municipal de mobilidade urbana. Em relação aos municípios abrangidos pela Lei, ou seja, aqueles com mais de 20 mil habitantes, o percentual sobe para 6,34%. Para o universo dos 38 municípios com mais de 500 mil habitantes, tem-se que 21 destes (55%) possuem plano de mobilidade urbana.

A fragilidade do planejamento, combinado com a insuficiência dos projetos de engenharia dos empreendimentos de mobilidade urbana, são fatores primordiais para que o PAC Copa Mobilidade não obtivesse, até a presente data, os resultados almejados. Dos 55 empreendimentos inicialmente previstos na Matriz de Responsabilidades firmada em janeiro de 2010, para as 12 cidades sede da Copa do Mundo de Futebol, 10 foram cancelados ou postergados. Dos restantes, 16 estão sob avaliação dos órgãos competentes, devendo ser retirados da Matriz em função da imaturidade técnica, decorrente do não cumprimento das etapas fundamentais do planejamento dos sistemas de transporte.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Embora vigorem planos de transporte e mobilidade nas cidades-sede da Copa de 2014, há indicativos de que os empreendimentos selecionados não estão perfeitamente integrados ao planejamento urbano e de transporte. Isso se deve ao não atendimento às premissas básicas dos planos diretores e aos elementos do processo de planejamento dos sistemas de transportes que é baseado na coleta, análise e interpretação dos dados relativos às condições existentes e ao seu desenvolvimento histórico, nas metas e objetivos da comunidade, na previsão do desenvolvimento da sociedade em questão e na demanda futura pelo transporte.

Em que pese as desconformidades citadas, a retomada dos investimentos federais em mobilidade urbana possibilitou a identificação da demanda reprimida de obras estruturantes de mobilidade urbana, como também impulsionou a abertura de outros programas governamentais voltados à mobilidade urbana.

Além disso, a Lei representa um avanço para a sociedade, mas isoladamente não irá resolver os problemas da mobilidade urbana e metropolitana. A sustentabilidade socioeconômica e ambiental das cidades brasileiras, assim como a redução dos congestionamentos com a melhoria da capacidade de deslocamento da população, somente serão obtidas a partir da atuação efetiva dos diversos atores nas respectivas esferas de poder, seja a União apoiando e fomentando a ampliação dos investimentos em infraestrutura, sejam os entes federativos realizando o planejamento e a gestão dos sistemas de mobilidade urbana, adequando os dispositivos definidos na Lei às realidades locais.

() Carlos Vitoi Engenheiro Civil e atualmente atua como auditor da CGU (Órgão de Controle do Poder Executivo Federal)*