

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 14

Aparente esquizofrenia da política de mobilidade urbana do governo federal

Paulo Alexandre Elias Passos (*)

As reivindicações de Junho de 2013, onde as manifestações de rua tiveram a maior adesão da história do país, foram motivadas pela necessidade de um transporte público acessível e qualidade.

O aumento da publicidade do tema em todos os meios de comunicação contribuiu muito para que a sociedade iniciasse um processo de construção de um entendimento comum de que é necessário melhorar o serviço público de transporte coletivo.

Nessa nova conjuntura política e com a alta publicidade do tema uma parcela da população, que utiliza do carro, começa a entender que a falta de estacionamentos e o trânsito intenso prejudica a eficiência do transporte individual motorizado, e timidamente essa classe social inicia a defesa de um transporte coletivo público e de qualidade, pauta antes apenas defendida por quem utilizava esse meio de transporte.

Conseqüentemente, a mobilidade urbana se coloca como prioridade para o desenvolvimento do país e imediatamente se iniciam medidas concretas que iam desde a redução do preço da passagem e compromissos de investimentos em mobilidade urbana na maioria das grandes e médias cidades. Os gestores vão a público defender sua política, inclusive a presidenta Dilma Rousseff.

Para efeito de uma análise crítica, irei agora, analisar de maneira conjuntural as políticas do governo federal no que se refere a mobilidade urbana.

O governo federal apresenta uma carteira de projetos definidas em apenas dois eixos: O transporte público coletivo e o Transporte individual motorizado. Não se tem nenhum investimento considerável em mobilidade urbana focado em uma mobilidade sustentável, que se reorganize as cidades e coloque o caminhar e a bicicleta com meios que precisam ser mais aproveitados.

A primeira vista, a política do governo federal tem transparecido um tanto quanto esquizofrênica. Ao mesmo tempo que se tem o maior financiamento para mobilidade urbana para transporte de massa, através do PAC mobilidade, o governo em outra via, incentiva a compra de automóveis.

O PAC mobilidade apesar da baixa execução dos estados e municípios principalmente pela baixa qualidade dos projetos apresentados tem bem definido o objetivo e a intenção do governo federal. Com um orçamento abundante exclusivo para financiamento de projetos de mobilidade urbana de massa. Ou seja corredores de ônibus, trens, metros.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP

Na outra via, aparece as políticas de incentivo a compra de automóveis. Essa política, que foi a parceria do governo com a iniciativa privada foi muito eficaz. A redução do IPI e as ostensivas propagandas nos grandes meios de comunicação quebraram recordes de venda em 2012 com uma queda de 1,6% em 2013, segundo dados da FENABRAVE.

Mesmo com objetivos claros e orçamento abundante para projetos de transportes públicos coletivos, ocorre nos anos de 2012 e 2013 uma compra de carros expressiva, passando a frota de 44 milhões de automóveis em 2014.

Essa aparente esquizofrenia tem uma justificativa econômica, uma lógica. Ao mesmo tempo que se descobre uma reserva de petróleo (pré sal), onde reforça o comprometimento do país com uma matriz energética de combustíveis fósseis, também se tem um parque industrial automobilístico muito consolidado com impacto imediato na economia, na geração de empregos e riquezas.

Por diversas questões, e principalmente pelas pressões ambientais, cresce o entendimento de que é necessário desenvolver outras formas de se locomover, sendo o carro e o petróleo substituído por outras soluções, mais coletivas do que individuais, e menos poluentes. Porém, o que poucos percebem é que mudar a matriz energética e mudar a matriz industrial consolidada não pode se realizar por decreto.

A migração da matriz energética depende principalmente em desenvolver uma tecnologia para produzir energia, mais eficiência que o petróleo. Esse processo requer alto investimento em pesquisa, bastante tempo para a implantação gradual e o compromisso das universidades brasileiras com pesquisa aplicada ao tema.

Já a reestruturação do parque industrial, além de coordenada para que não ocorra demissões em massa, precisa também do comprometimento da elite brasileira com o novo projeto de desenvolvimento. Enfim, os detentores dos meios de produção precisam investir querendo muito dinheiro, e capitalista só investe se tiver bons lucros.

Por exemplo, migrar uma indústria de montagem de automóveis para uma indústria fabricação de material rodante sob trilhos requer muito investimento e aquisição de tecnologia de ponta. As indústrias de trens, ônibus elétricos e a utilização de energia solar para o reabastecimento é basicamente exclusividade dos países mais ricos do mundo como China, França e Alemanha.

Esse tipo de parque industrial não condiz com nossas tradicionais indústrias que são de baixa ou média tecnologia. Nossa única indústria de alta tecnologia é a aeronáutica, que se escora desde seu embrião no Instituto Tecnológico de Aeronáutica – ITA.

Em uma análise rápida, a implantação do tão sonhado parque industrial de alta tecnologia, teria restrições orçamentárias mas supondo que os industriais brasileiros se dispusessem a investir, essa indústria não teria mão de obra já que os trabalhadores das indústrias automobilísticas não seriam aproveitados por falta de capacidade técnica.

Nesse contexto, o discurso que é necessário mudar a matriz energética não pode ser desconectado com a realidade do país. Ou seja, é necessário um investimento para desenvolver novas tecnologias porém não dá para ignorar nossa reserva de petróleo e nosso parque industrial. Para mudanças estruturais é necessário, acima de tudo,



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP

tempo. Nessa análise fica clara a necessidade de ações concretas para facilitar a mobilidade urbana mas sem comprometer nossas atuais condições no plano energético e industrial.

O debate sobre a mobilidade urbana no país deve continuar sendo realizado a fim de compreender nossos desafios e nossas limitações para propor soluções que se encaixem a nossa realidade. Para melhorar a qualidade de vida da população brasileira é preciso garantir que o país continue crescendo e produzindo riquezas e nessa equação existem variáveis que são políticas, econômicas, sociais e nas mudanças estruturais soma-se o tempo.

Portanto é importante, que gestores públicos, estudiosos e a população proponha mudanças viáveis para a melhoria da mobilidade, deixando apenas para as redes sociais a disputa inócua entre ativistas e militantes políticos onde cada um defende uma bandeira, independente da viabilidade e das condições objetivas de implantação.

() Paulo Alexandre Elias Passo é Coordenador do Fórum de Mobilidade por Bicicleta do Governo do Distrito Federal – GDV, Brasília-DF*