

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 4

Sair da retórica e partir para o concreto esse é o grande desafio

Jorge Ivan Batista (*)

As manifestações do mês de junho, em plena Copa das Confederações, teve a clara intenção de demonstrar que nosso país a despeito de ter conseguido trazer uma Copa do Mundo e uma Olimpíada, não está preparado em diversas áreas para receber eventos dessa envergadura.

O transporte público com sua baixa qualidade foi que mais mobilizou os manifestantes, assim as reivindicações por um sistema de transporte público de boa qualidade e com preço acessível aos usuários, transparente nos seus custos e com participação social foi o grito que repercutiu mais forte por todo Brasil.

Em virtude dessas manifestações os Governos Federal, Estaduais e Municipais tiraram das gavetas os projetos de melhoria na área de transporte e assim ganhou publicidade à Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012, a Lei da Mobilidade Urbana, que objetiva integrar, modernizar e priorizar o transporte público em suas diversas modalidades e também disciplinar o transporte de cargas nos municípios.

Os incisos 3º e 4º do artigo 24 da referida lei diz que os municípios terão 03 anos (até maio de 2015), para adequarem ou criarem seus planos diretores e incluir nos seus PPAs (Planos Plurianuais), a política de mobilidade urbana local, sob pena de não receberem recursos para esta finalidade.

Percebe-se com isso que há um desconhecimento, ou não levaram em conta a realidade econômica e financeira da maioria das prefeituras do nosso país, que vivem uma das maiores crises de arrecadação e em grande parte estão falidas; os repasses mal cobrem o custeio da máquina.

Só para termos uma ideia, no ano passado, segundo a Confederação Nacional dos Municípios, a queda do FPM (Fundo de Participação dos Municípios) foi da ordem de 2,08%, ou seja, quase 1 bilhão e meio de reais a menos nos cofres das prefeituras, e o mais interessante disso tudo é que essa queda se deu por conta da redução de IPI, principalmente para a indústria automobilística. Assim o governo criou uma lei que prioriza o transporte público e dá incentivos para a fabricação e vendas de automóveis, gerando uma enorme contradição entre o discurso e a prática.

Outro aspecto a ser ressaltado é o número de 20 mil de habitantes que as cidades precisam possuir para poderem fazer seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana. Quem conhece um pouco alguns municípios fica sem entender, pois em localidades com essa população na sua quase totalidade não existe nenhum tipo de transporte público com o mínimo de organização; na maioria apenas algumas motos, cujos motoqueiros não têm sequer habilitação. Sendo assim podemos acreditar que nenhum



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

prefeito vai contratar uma consultoria, que não deve ser barata, para estudar, planejar e implantar um plano de mobilidade urbana, além de terem que elaborar os respectivos projetos para poderem captar os recursos, sendo que, com certeza, essa não deve ser a prioridade nesses pequenos municípios.

A lei da mobilidade urbana em linhas gerais traz diversos avanços no sistema de infraestrutura, operacionalização, gestão, controle e participação social, mas precisa manter o foco, não pode e não deve dispersar energia e recurso onde o problema da mobilidade ainda não chegou. Será bem mais prudente fazer os investimentos necessários nas cidades onde já se tem uma demanda de estruturação e organização do transporte público e canalizar grandes quantias para as maiores cidades, aí sim o poder público tem o seu grande desafio; ter um sistema de transporte sustentável, harmonizado com um plano diretor que integre as diversas formas, avião, ônibus trem, metrô, VLT bicicletas motos taxis e, por fim, o mais velho e eficiente jeito de ir e vir que é o caminhar cumprindo assim o que preceitua o artigo 14 da Lei da Mobilidade Urbana.

Recentemente ouvimos da Presidente Dilma que há cerca de 50 bilhões de reais para serem investidos em projetos de mobilidade urbana.

Com um volume significativo desses, poder-se-ia pensar na criação de um fundo nacional de transporte público, ou seja, o SUS e o FUNDEB do transporte, mantendo as mesmas características de operacionalização e gestão principalmente no que tange a participação social.

Esse fundo pode ser alimentado financeiramente com recursos das multas, parte da CIDE, parte do IPVA e uma contrapartida municipal, além de aprovar a PEC que tramita no Senado de autoria do Senador Randolfe Rodrigues, que inclui o transporte nas cláusulas pétreas da Constituição Federal, como alguns direitos sociais, como educação, saúde, moradia etc...

Sair da retórica e partir para o concreto esse é o grande desafio que está colocado, socializar esse importante debate tirando-o das academias e das cabeças dos operadores e técnicos da área e levando para as escolas, as associações, os sindicatos, enfim, fazendo com que esse problema da mobilidade urbana seja visto por todos, afinal queremos a mesma coisa, - uma cidade boa para morar, trabalhar e ter lazer.

() Jorge Ivan Batista é Administrador no Sindicato dos Rodoviários da Bahia.*