

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 6

A dialética da Mobilidade Urbana: o incentivo à indústria automobilística / transporte privado x o incentivo ao transporte coletivo

Lívia Rodrigues Tomás (*)

Lendo o artigo 'A demagogia da mobilidade' ¹ publicado na seção Opinião do jornal 'O Estado de SP' em 10 de outubro de 2013, em que é questionado a (falta de) importância dada aos donos de veículos particulares da capital e a má vontade com o transporte individual, vejo o quanto será difícil mudar a cabeça da população em geral e atingir as metas da Lei Federal 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O artigo supracitado apresenta informações equivocadas e vai contra o que preconiza a Lei, principalmente em relação à garantia de equidade na utilização dos espaços urbanos (de circulação, vias e logradouros), cobrando, por exemplo, novas vagas de estacionamentos.

Para fazer um contraponto às ideias do artigo, vou falar de forma sucinta sobre os subsídios e incentivos que o governo sempre deu a indústria automobilística e aos usuários de automóveis privados e finalizar falando sobre a necessidade de mudança de paradigma em relação ao uso do espaço público / mobilidade.

Após a crise de 1929, em que o Brasil exportava apenas produtos primários, principalmente o café, a indústria apresentou um crescimento vigoroso. Este crescimento tornou-se visível em 1934 e nos anos seguintes, influenciando as medidas governamentais voltadas para o setor industrial. A criação da indústria de base, em particular da grande siderurgia, foi estabelecida em 1938 por Getúlio Vargas. Também nesse ano foi elaborado um plano geral para o setor de transportes, visando a integração e expansão do mesmo (Corsi, 2002²).

Embora muitas ações previstas por Getúlio Vargas tenham ficado no discurso, a indústria começou a se desenvolver a partir dessa época, motivada principalmente pelas restrições progressivas à importação. A indústria automobilística está inclusa nesse desenvolvimento e pode-se dizer que a mesma se confunde com a própria industrialização do país, na década de 1950. A mesma vem sendo beneficiada por políticas de estímulo desde então e em 1990 houve um incentivo específico à indústria automotiva, com foco na descentralização geográfica.

Segundo a OICA (*Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles*), entidade mundial de fabricantes de veículos, o Brasil é o quarto maior mercado automobilístico do mundo, atrás da China, Estados Unidos e Japão. Essa condição atrairá investimentos de R\$ 63 bilhões de 2013 a 2016, segundo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Os incentivos do governo à indústria automobilística levaram ao crescimento do setor na última década. A participação do setor automotivo no Produto Interno Bruto (PIB) da indústria saltou 45,6% em 11 anos. O governo justifica os incentivos pautado na importância da indústria automotiva, que representaria 25% da produção industrial do país (Amorim e Neder³).

A indústria automobilística vem crescendo, incentivando à aquisição do automóvel particular; e com isso, a matriz modal vai se moldando. A preferência das pessoas pelo uso do automóvel particular representa um alto percentual do total de viagens realizadas, principalmente nas grandes cidades. Em São José dos Campos – SP, 44,16% do total das viagens realizadas são feitas por automóvel particular.

Quando analisamos como o bem público “via” é utilizado, percebemos que 70% a 80% do espaço viário das vias principais estão sendo utilizadas por pessoas que utilizam o automóvel particular. Se considerarmos que a ocupação média dos veículos particulares é 1,3 pessoa por veículo, as pessoas que usam os automóveis estão ocupando 7 vezes (Campinas) a 28 vezes (Rio de Janeiro) mais espaço que aquelas que usam ônibus (ANTP, 2013⁴)

Além de ocupar o espaço de circulação, os veículos particulares também necessitam de estacionar em um dos extremos da viagem, ocupando ainda mais espaço público.

Para calcularmos quanto de subsídio está implícito na gratuidade do estacionamento nas vias públicas, podemos utilizar a região metropolitana de São Paulo como exemplo, em que 40% das viagens são feitas por automóveis e 15% (ou 1,2 milhões de automóveis) param gratuitamente em via pública. Considerando que um automóvel ocupa em média 12 m² para estacionar, teremos 14,4 milhões de m² sendo ocupados. Se esses mesmos 1,2 milhões de veículos pagassem cerca de R\$ 5,00 por 2 horas estacionados, gerariam 2 bilhões por ano, o que representa 1/20 do orçamento anual do município de São Paulo (ANTP, 2013).

Outro cálculo que poderia ser feito é atribuir esse gasto para estacionar em vias públicas às pessoas. Se fosse proibido estacionar em vias públicas e os motoristas precisassem estacionar em garagens próprias nos lotes ou edificações lindeiras à via, quanto custaria construir 14,4 milhões de metros quadrados de garagens? É exatamente esse custo que é oferecido de graça aos automóveis (ANTP, 2013).

Todos nós, usuários ou não do transporte privado, pagamos para ter agentes de trânsito, sinalização viária, radares, manutenção da pavimentação, dentre outros itens, que são feitos em sua maioria para os automóveis privados. Esse custo também deveria ser contabilizado.

Diante dos argumentos apresentados fica claro que o ‘carro’ é privilegiado e que as cidades foram construídas para o transporte individual, então o momento é de inversão de prioridades. É hora de privilegiar o transporte público, em detrimento do individual. Até mesmo porque não temos mais espaço físico para ampliar a capacidade para que os carros ‘circulem’.

Temos um grande desafio pela frente, pois o governo que até então deu subsídios para o desenvolvimento da indústria automobilística e fomentou a aquisição do carro



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

individual deverá investir massivamente no transporte público, atendendo a demanda com qualidade para que a inversão na escolha do modal realmente ocorra.

Quando digo que temos um grande desafio, acredito que a sociedade como um todo terá que passar por uma revisão de conceitos; por outro lado, o governo também terá um grande desafio, para conseguir prover um serviço de transporte público de qualidade. O importante é resgatarmos a rua, que fazia parte da vida das pessoas e era mais utilizada como lazer ou extensão da residência; e que está sendo atualmente utilizada como 'passagem' e está constantemente ocupada por congestionamentos.

(*) *Livia Rodrigues Tomás, Instituto de Pesquisa, Administração e Planejamento de São José dos Campos - IPPLAN. Uma entidade privada, sem fins lucrativos (qualificada como OS em São José dos Campos). Arquiteta e urbanista, com mestrado em Geografia (na área de Planejamento Urbano) e doutorado em Sensoriamento Remoto, Analista de Informações Sênior*

Referências

- ¹ O Estado de São Paulo. *A demagogia da mobilidade*. In: Opinião – O Estado de São Paulo. Publicado em 10 de outubro de 2013. Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,a-demagogia-da-mobilidade-1084038,0.htm>
- ² Francisco Luiz Corsi. *Política Econômica e Nacionalismo no Estado Novo*. In: Tamás Szmrecsányi e Wilson Suzigan (orgs.). *História Econômica do Brasil*. 2 ed. Revista. São Paulo: Hucitec / Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica / Editora da Universidade de São Paulo / Imprensa Oficial, 2002.
- ³ Daniela Amorim e Vinicius Neder. *Fatia da indústria automobilística no PIB cresce 45,6% em 11 anos*. In: Economia – O Estado de São Paulo. Publicado em 05 de maio de 2013. Disponível em: <http://economia.estadao.com.br/noticias/economia-geral,fatia-da-industria-automobilistica-no-pib-cresce-456-em-11-anos,152758,0.htm>
- ⁴ ANTP. Curso: Gestão da Mobilidade Urbana, 2013.