

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 9
Mobilidade Urbana Planejamento e Política

Rodrigo Moreira de Carvalho (*)

Manifestações populares intensas em meados de junho de 2013 mudaram o foco no que se refere à mobilidade urbana, que passou de um grande desafio para uma necessidade urgente, que refletiu, para apaziguar os ânimos, no anúncio feito em 24/06/2013 pela Presidente da República de cinco pactos, dentre eles, e talvez o mais importante levando-se em conta que as manifestações públicas eclodiram devido à mobilidade urbana, ou melhor, a sua falta, de 50 bilhões de Reais a serem investidos na área, além da criação do Conselho Nacional dos Transportes Públicos e regimes especiais de tributação.

Entretanto, outras questões transcendem anúncios de investimentos e “soluções” imediatas em resposta a perturbações, tal como encontrar soluções sustentáveis para o tráfego nas ruas e avenidas de nossas cidades, garantir o respeito à nova Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana, que prioriza transporte público coletivo e está em vigor desde abril deste ano. Ressalta-se que a pressão dos usuários dos sistemas de transporte público coletivo em relação ao valor das tarifas e à qualidade dos serviços prestados não são questões novas em nossas cidades, apesar de ser esta a impressão que transparece conforme a questão ganhou destaque desde o início do ano.

As políticas de incentivo ao automóvel e toda a macroeconomia que envolve o balanço econômico do país aliado à indústria automobilística não é compatível com a atual realidade das cidades brasileiras, o transporte coletivo público é tratado com certo descaso por, tal situação é agravada pelo comprovado aumento da renda do brasileiro. O resultado é disseminação cada vez maior do transporte individual, agravando os problemas ambientais, a demanda por infraestrutura viária, a violência e o caos no trânsito, além do impacto para o sistema de saúde.

Ressalta-se que não há o real dimensionamento do custo desta opção frente ao custo de priorização do transporte coletivo. Implantar a infraestrutura e entregá-la ao caos do transporte individual tem custo menor a princípio, entretanto, devem ser considerados os custos energéticos relativos à quantidade de pessoas transportadas por veículo e as velocidades operacionais, além dos custos ambientais, do tempo, do sistema de saúde, e sociais. Em contrapartida, a priorização do transporte coletivo, onerosa a princípio, colhe benefícios em longo prazo e caso pudessem ser monetizados todos estes benefícios, a médio e longo prazo existirá uma condição financeira favorável ao transporte coletivo público.

Complementando, a realidade atual das grandes metrópoles brasileiras tem demonstrado que ter um automóvel não é garantia de bom nível de mobilidade, e que tem aumentado por parte dos usuários de transporte particular o interesse em utilizar

o transporte público, o que tem facilitado a aceitação das mais recentes implantações de faixas e corredores exclusivos em São Paulo, por exemplo, até mesmo por que tais medidas tendem a reduzir o tráfego de veículos particulares e, portanto, os congestionamentos.

Ressalta-se que o tema mobilidade urbana avançou muito nos últimos anos, culminando com a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012), que 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. Apesar de ser lei, sua correta aplicação, a elaboração de planos de mobilidade coerentes com a realidade de cada cidade deve ser acompanhada, fiscalizada e principalmente cobrada pela sociedade civil, aliás, a própria Lei prevê tal participação.

Evidencia-se, portanto, que muito tem sido feito em prol da mobilidade urbana nos últimos anos, principalmente no meio técnico e acadêmico, entretanto a “vontade política” tem sido inexpressiva.

De fato, com relação à mobilidade urbana, até então a maior dificuldade esta em lidar com a vontade política, a política de governo, descontínua, ainda é muito forte, contudo a esperança é que a lei da mobilidade venha a contribuir para a implementação de políticas de estado na área da mobilidade urbana e estruturação das cidades a médio e longo prazo, aliado ao plano diretor da cidade.

Entretanto, chamo a atenção para medidas que custam relativamente pouco e tem efeito em curto prazo, como faixas exclusivas, devidamente sinalizadas e fiscalizadas com aplicação de multa caso desrespeitadas (é incrível como se respeita quando dói no bolso), modernização dos sistemas de controle semafórico, readequações no sistema viário priorizando o transporte coletivo público, integração entre linhas com alimentação de linhas troncais, bilhetagem eletrônica, integração tarifária, sistemas ITS, melhoria do mobiliário urbano, implantação de faixas de pedestres e outros muitos que podemos citar. Estas sim são revertidas em votos, pois podem ser implantadas e ter efeito próximo à plenitude em um mesmo mandato, e de certa forma tem despertado grande interesse e tem sido implementadas em várias cidades, que já é um avanço, contudo ainda tímidas no que diz respeito a estudos, planejamentos e projetos, que tem muito a avançar.

Entretanto o desafio é implementar medidas estruturantes que demandam muita vontade alto custo de implantação, como é o caso dos BRTs, VLTs, metrô e a reestruturação de sistemas trens urbanos, que merecem atenção especial, por já estarem implementados, requerem custos relativamente baixos para modernização, pois a maioria dos sistemas deste tipo em operação hoje são inseguros, sucateados que se refletem na sua baixa atratividade, apesar do enorme potencial. Além de rever questões relativas ao uso e ocupação do solo.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Ressalta-se que neste sentido é necessário a médio e longo prazo de planejamento apurado abordando diagnósticos profundos da atual situação do sistema viário com suporte em análises socioeconômicas, político-institucionais, jurídico-legais, logística, ambiental, etc. Além de desenvolver programas educacionais em prol da mobilidade urbana com enfoque no transporte coletivo.

Contudo, sem a pressão da sociedade civil, mesmo que previstas no plano diretor e de mobilidade, custarão para sairão do papel. O Brasil reviveu em junho deste ano a força de sua sociedade, é preciso conhecer, participar, opinar e cobrar, definitivamente fazer parte de todo o processo decisório e cobrar a qualidade dos serviços prestados.

() Rodrigo Moreira de Carvalho, formado em Engenharia Civil pela Unicamp, iniciou o mestrado em estruturas mas postergou sua conclusão. Analista de Infraestrutura da Secretária Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.*