

## Lei de Mobilidade Urbana

Os congestionamentos e a má qualidade do transporte público afetam negativamente a mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras. Segundo recente estudo do IPEA<sup>1</sup>, os municípios do país com mais de 100 mil habitantes têm, em média, um carro para cada seis habitantes. Esse resultado está diretamente relacionado à avaliação feita pelos habitantes sobre o transporte público em suas localidades. Mais de 40% considera o transporte público urbano ruim ou muito ruim. Uma das reclamações mais recorrentes é o tempo perdido no transporte coletivo.

Levantamento da ANTP<sup>2</sup> revela que uma viagem de transporte

coletivo leva, em média, 36 minutos nas cidades brasileiras. Caso a mesma viagem fosse realizada utilizando o transporte individual, se levaria 15 minutos<sup>3</sup>. Assim, o tempo de viagem é uma desvantagem do transporte coletivo. Estudo desenvolvido pela CNT evidencia que esta perda de eficiência do transporte coletivo está relacionada ao elevado número de veículos de passeio nas vias urbanas, o que gera congestionamentos. O fato se agrava em cidades onde não há nenhum tratamento preferencial para o transporte coletivo, como vias exclusivas para ônibus.

Apesar do tempo gasto no percurso, os ônibus são os veículos

mais eficientes, considerando o volume de passageiros transportados e a ocupação do espaço viário. Enquanto os automóveis ocupam 60% do espaço viário e transportam 20% dos passageiros, os ônibus ocupam 25% do espaço viário e transportam 70% dos passageiros.

A fim de melhorar a circulação de cargas e de passageiros, o governo publicou recentemente a Lei de Mobilidade Urbana (lei 12.587/2012)<sup>4</sup>. Um dos objetivos da lei é priorizar o transporte coletivo, pois o uso maciço de automóveis gera uma série de externalidades negativas<sup>5</sup>, como poluição e congestionamentos. Para isso, a lei abre a possibilidade para a cobrança de pedágio em vias urbanas para desincentivar o uso dos carros. Parte desses recursos seria destinada ao sistema de transporte público coletivo.

Além disso, foram criados vários mecanismos para que os municípios racionalizem o uso do espaço urbano como: (i) restrição à circulação em locais e horários definidos; (ii) estipulação de padrões de emissão de poluentes; e (iii) dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para o transporte coletivo e meios não motorizados.

Com essas medidas, é possível reduzir os congestionamentos nos centros urbanos e melhorar a qualidade do ar. O objetivo é internalizar, no custo de utilização do meio de transporte, as externalidades geradas. Como o benefício social do automóvel é menor que o benefício do dono do veículo uma das possibilidades apresentadas pela lei de mobilidade urbana é que o custo de circulação possa ser elevado em determinados horários e vias.

O oposto ocorre no transporte público, que gera mais benefícios sociais e, por isso, deve ter seu custo de utilização reduzido.

Como resultado dessas medidas, são esperados o aumento da utilização do transporte público e a elevação da arrecadação pela utilização das vias urbanas. Os dois resultados trarão benefícios ao transporte urbano. Além da evidente redução de veículos de passeio nas vias, será gerada uma receita alternativa ao gerenciamento do sistema urbano. A lei prevê a utilização desses recursos para a manutenção da modicidade tarifária.

Além disso, foi estabelecida uma nova regra para definição de tarifas para o transporte coletivo de passageiros. Conforme a Lei de Mobilidade Urbana, a tarifa de remuneração da prestação de serviço será definida no processo licitatório. Ou seja, a licitação será feita segundo o critério de menor tarifa, aliada à técnica exigida para fornecimento eficiente de

serviços. Ademais, os reajustes ocorrerão em datas predefinidas, que incluirão, necessariamente, transferência de ganhos de produtividade ao consumidor, como redução tarifária.

Outro ponto interessante, no que se refere à tarifa, é a possibilidade de discriminação de preços conforme horários de pico e de baixa demanda do transporte público. Essa prática já é utilizada, por exemplo, para telecomunicações e é de grande utilidade para aliviar a demanda pelo sistema em períodos de maior utilização do serviço. Em horários de grande circulação de pessoas, se cobraria uma tarifa mais elevada. Em horários de baixo movimento, o preço seria reduzido. Desta forma, não há sobrecarga do sistema, além de se distribuir a utilização ao longo do dia, diminuindo a ociosidade.

Há também a possibilidade de utilização de receitas extras para subsidiar as passagens gratuitas. Atualmente, os custos são rateados

entre todos os usuários pagantes, que acabam arcando com os custos de transporte dos que não pagam pelo serviço. A possibilidade de fontes extras de recursos possibilitará a menor carga sobre os pagantes e, conseqüentemente, redução tarifária.

Percebe-se que a lei procura solucionar o problema dos congestionamentos e melhorar a utilização do espaço viário. Porém, ela é omissa no que se refere aos investimentos necessários ao transporte urbano. Essa lacuna pode dificultar a implantação dos mecanismos previstos. A falta de garantias e fontes para investimentos em infraestrutura poderá acarretar custos adicionais ao sistema. Portanto, a solução para a mobilidade urbana no país não se reflete apenas na priorização do transporte coletivo, mas também no aumento do investimento em infraestrutura. ■

1. Sistema de Indicadores de Percepção Social - Mobilidade Urbana (IPEA, 2ª edição, 2012).
2. Associação Nacional de Transportes Públicos.
3. Transporte coletivo (municipal, metropolitano e sobre trilhos). Transporte individual (carros e motos).
4. Disponível em <http://www.cnt.org.br/Paginas/Legislação-do-transporte.aspx>.
5. Uma externalidade negativa ocorre quando a transação econômica entre dois agentes afeta negativamente o bem-estar de uma terceira pessoa que não tomou parte da transação. Por exemplo, a pessoa que não usa o carro é prejudicada.