

## Mobilidade urbana

O sistema de transporte urbano nas cidades brasileiras apresenta duas características marcantes. Ao mesmo tempo em que 71% da população urbana<sup>1</sup> depende do transporte público coletivo e de meios não motorizados (caminhada, bicicleta) para as viagens diárias, as condições gerais de transportes (segurança, confiabilidade, conforto) estão distribuídas de forma extremamente desiguais entre os grupos sociais, sendo as classes de rendas superiores as mais favorecidas em termos de mobilidade e acessibilidade.

Medidas recentes, como a

Lei de Mobilidade Urbana, e recursos definidos no “PAC da Mobilidade Urbana” e para as obras da Copa do Mundo de 2014 apresentam oportunidades de se rever a atenção que o setor vem recebendo por parte do poder público e da sociedade. No entanto, falta ainda uma articulação em termos de política setorial, ordenamento urbano e priorização de investimentos para que seja possível uma melhora qualitativa no setor.

Melhorar a mobilidade urbana requer a compreensão dos custos e benefícios associados à opção por cada meio de

transporte. A escolha modal é afetada, basicamente, pela renda e por preferências individuais. Influi também a percepção social sobre a atratividade dos diferentes modais. Logo, alterar o padrão de locomoção em que o transporte individual é escolhido exige não apenas mudanças de caráter estrutural (pedágios, faixas próprias para ônibus), mas também a correta mensuração dos custos de locomoção dos indivíduos.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana atua nesse sentido, ao definir medidas a serem tomadas visando um maior nível de equidade e eficiência nas condições de transportes. A política contém incitativas de cunho fiscal (taxas ao transporte individual e subsídios ao transporte coletivo), regulatório (padrões de emissão

de poluentes) e de planejamento (investimentos em infraestrutura de transporte coletivo).

Tais medidas atuam no sentido de reduzir os custos associados ao transporte coletivo, principalmente aqueles relacionados ao tempo de deslocamento (tempo de espera, transferência e de viagem). A lei estipula também formas de onerar o indivíduo que opta pelo transporte particular por seus impactos negativos causados a terceiro, decorrentes da menor eficiência de veículos particulares em comparação a outros sistemas de transporte coletivo (ônibus, metrô, bondes elétricos, etc).

No entanto, ao mesmo tempo em que a Lei estimula o uso de meios de transporte favoráveis à mobilidade urbana, as medidas recentes de estímulo a economia causam um efeito contrário, ao

reduzir os tributos que incidem sobre veículos leves (Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI). A iniciativa induz os indivíduos a migrar do modal coletivo para o individual e a poupar menos, na medida em que favorece o consumo de automóveis particulares.

Enquanto o transporte individual vem recebendo estímulos fiscais e orçamentários, penalizam-se os meios coletivos de locomoção. Não houve redução da alíquota de veículos para o transporte coletivo e não consta na Lei a origem dos recursos para o financiamento das ações previstas no Plano de Mobilidade. Ao mesmo tempo, a frota de veículos mais do que dobrou do início da década passada até 2012, sendo que apenas os automóveis particulares alcançaram mais de 40 milhões de unidades.

Em relação à destinação de

recursos públicos para o setor, as cidades sede da Copa de 2014 se beneficiaram com um orçamento previsto específico para mobilidade. Os recursos para obras no setor somam mais de R\$ 12 bilhões (44% do total previsto em obras para o mundial), sendo que a totalidade desses recursos tem como origem o financiamento público<sup>2</sup>. No entanto, até abril de 2012, foram pagos apenas R\$ 699 milhões (6% do previsto), o que evidencia a lentidão na conclusão dos empreendimentos do setor.

Mesmo que as obras de mobilidade não fiquem prontas para o Mundial, os benefícios sociais dos investimentos na área podem ser grandes. Quando bem planejada, a provisão de serviços e infraestruturas de transporte não se limita apenas a ganhos de acessibilidade e mobilidade, operando também como catalisador do desenvolvimento

de áreas urbanas, do crescimento econômico e da equidade social. Para tanto, o critério de escolha por sistemas de transporte deve se basear em avaliações econômicas que maximizem os ganhos socioeconômicos esperados com os empreendimentos. ■

1. Municípios com mais de 60 mil habitantes. Relatório 2010 – Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP – Novembro/2011
2. Gastos federais, municipais e estaduais, além de financiamentos federais da CAIXA e BNDES.