"Da tarifa ao Plano - A Contribuição dos Trilhos para a Mobilidade"

*Por José Geraldo Baião**

26/06/2013 - O aumento das tarifas de transporte coletivo nas cidades ou a sua redução a zero foram os motivos iniciais que levaram multidões às ruas nas cidades brasileiras neste mês de junho.
As manifestações e os diversos atos reprováveis que em algumas delas ocorreram, culminou com a recente declaração da Presidente Dilma de convocar governadores e prefeitos para um pacto, em prol da construção de um Plano Nacional de Mobilidade Urbana.
Este tema é recorrente para a Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô - AEAMESP e todos nós sabemos que no Brasil, a opção rodoviarista e o processo de industrialização que se consolidou nas décadas de 1950 e 1960 promoveram uma concentração urbana acelerada e desordenada. As metrópoles expandiram-se, conurbaram-se com cidades próximas e geraram demandas de serviços e atividades que fugiram do controle dos municípios.
Como a produção de riquezas é realizada majoritariamente nas áreas urbanas, onde habita a maioria da população, a mobilidade requerida para a movimentação de bens e pessoas passou a gerar deseconomias prejudiciais à sociedade: acidentes, congestionamentos de trânsito, altos custos de transporte, poluição do ar, doenças respiratórias, violência, entre outros aspectos negativos.
Ao mesmo tempo em que o uso do automóvel facilitou os deslocamentos, contribuiu também para os problemas de circulação, devido à incompatibilidade entre as necessidades de mobilidade e a infraestrutura de transporte disponível. O viário e as redes de transporte coletivo - concebidos no antigo padrão da metrópole industrial, com fluxos pendulares - não mais atendem às demandas atuais de deslocamentos que são caracterizadas por cadeias de viagens, em geral ao longo das 24 horas do dia.
Além disso, há que se considerar também o processo de exclusão social e a segregação espacial da pobreza que provocou o deslocamento da moradia da população de baixa renda para as áreas periféricas das cidades, fato que contribui para o aumento das distâncias das viagens e consequentemente de seus custos.
As cidades continuam crescendo desordenadamente. Mesmo em municípios menores, os congestionamentos já fazem parte de seus dia-a-dia. Em alguns centros urbanos, a sociedade vive à beira do insuportável. Deslocar-se no meio urbano e mesmo chegar ou sair de muitas cidades tornou-se um grande desafio, que demanda paciência e perda de tempo.
No País, não é possível ir de uma cidade a outra pelo modo ferroviário, pois as viagens ferroviárias deixaram gradativamente de fazer parte do nosso cotidiano a partir dos anos 60 do século passado e as gerações mais recentes, acostumadas somente com o transporte rodoviário e aéreo, desconhecem que existe esta alternativa. Os grandes sistemas de trens urbanos e a malha ferroviária foram sendo sucateados, com grande degradação dos serviços – processo que só recentemente começou a ser estancado e, em alguma medida, revertido.
As políticas de uso e ocupação do solo, transporte e trânsito não convergem. De modo geral, os municípios vivem buscando soluções que só oferecem mais lugar para os carros e as motocicletas. No âmbito Federal tomam-se decisões para continuar a privilegiar o transporte individual, ora com desoneração tributária, ora com incentivo ao crédito ou até mesmo

segurando os preços dos combustíveis, apesar das variações da cotação do barril de petróleo no mercado internacional.
Neste contexto de dificuldades crescentes, o transporte público coletivo, nos seus diferentes modos - seja nas ligações urbanas, regionais ou de longo percurso - passa a ter um papel mais relevante na matriz de transporte e torna-se agente de transformação socioeconômica.
Garantir a mobilidade urbana, preservando o meio ambiente e a saúde humana é o grande desafio que os gestores públicos têm para o setor de transporte, independentemente do porte de suas cidades.
Desde abril de 2012 está em vigor a Lei Federal N.º 12.587 que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana no País. O texto é abrangente e compreende aspectos como a regulação dos serviços de transporte público coletivo, as atribuições da União, dos Estados e dos Municípios quanto à matéria e, ainda, os direitos dos usuários.
Apesar das novas regras exigirem que os municípios com população acima de 20 mil habitantes elaborem, no prazo de três anos, os Planos de Mobilidade Urbana, integrados e compatíveis com o Plano Diretor, sob pena de serem penalizados com a suspensão dos repasses federais destinados às políticas de mobilidade urbana, não há instrumento de financiamento permanente para o setor, já que os governos, em geral, não gostam de criar tributos com destinação exclusiva.
Por isso, nós da AEAMESP sempre propusemos que investimentos permanentes em projetos de infraestrutura, principalmente em sistemas estruturantes sobre trilhos de alta e média capacidade, continuassem sendo feitos pelas três esferas de governo para melhorar o transporte, a mobilidade e a acessibilidade para todos.
No mundo, está mais do que comprovado que as cidades que optaram por resolver seus problemas de mobilidade utilizando meios de transportes não motorizados e coletivos sobre trilhos, conseguiram revitalizar regiões degradadas em seus centros urbanos, não agrediram o meio ambiente e produziram níveis de qualidade de vida melhor para seus cidadãos ao reduzir, ainda mais, os níveis de poluição e consequentemente o de doenças respiratórias.
A sociedade não pode mais admitir que ao se adotar uma solução de transporte, ela somente resolva o atendimento aos fluxos de demandas. A solução deve considerar atributos de serviço, tais como conforto, segurança e rapidez e ser parte de um plano de desenvolvimento urbano, decorrente da integração das políticas de uso e ocupação do solo, de trânsito e emprego. A solução deve levar também em consideração os aspectos ambientais, ao utilizar fontes renováveis de energia e adotar tecnologias que ofereçam maior rendimento energético. Solução ideal é aquela que propicia as maiores contribuições ou benefícios econômicos e socioambientais, além de diminuir os tempos das viagens e promover melhoria na circulação do trânsito.
Neste aspecto e com vistas ao Plano de Mobilidade que se pretende construir, os sistemas sobre trilhos têm uma grande contribuição a dar para as cidades, por torná-las cada vez mais competitivas e ao mesmo tempo mais humanas para os seus cidadãos.

** José Geraldo Baião é engenheiro, presidente da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô - AEAMESP*