

O Cenário da (i) Mobilidade e Transporte Urbano no Brasil

O modelo de desenvolvimento econômico adotado no Brasil a partir de 1930 provocou uma brutal concentração de renda e de população em poucas cidades brasileiras. Este processo foi agravado pela forma como a maior parte da população se apropriou do espaço urbano que, aliado à falta de uma efetiva política habitacional, teve como resultado a apropriação das regiões melhores e dotadas de infraestrutura urbana pelos mais providos de recursos econômicos, sociais e culturais, restando aos menos providos as áreas distantes, insalubres e menos dotadas de infraestrutura urbana. Este modelo de ocupação territorial ocasionou a saturação das vias urbanas e dos equipamentos públicos instalados, determinando a expansão horizontal da área originalmente urbanizada.

Além disto, a partir da década de 60, o país optou por um modelo de mobilidade centrado no uso do automóvel, iniciando um processo de sucateamento e posterior destruição dos bondes e transformando a via pública em um bem (financiado por toda a sociedade) e apropriado em mais de 90% pelos automóveis.

Com esse modelo, o transporte público foi entregue às regras de mercado, financiado basicamente pelos usuários. Esta política aliada ao incentivo do uso do transporte individual para classe média e a proliferação dos transportes alternativos e/ou clandestinos, gerou ao longo do tempo uma diminuição progressiva do número de usuários de transporte coletivo.

Oferta-se um serviço público essencial por um preço incompatível com a capacidade de pagamento daqueles que dele precisam. Este modelo está provocando exclusão social, perda de mobilidade, qualidade de vida e de sustentabilidade ambiental das nossas cidades.

Em vista disto, urge a necessidade de mudança dos paradigmas que até o presente momento nortearam a política de mobilidade e transporte urbano no Brasil, é preciso estabelecer uma política que garanta o acesso de toda a população ao transporte público, independente da sua capacidade contributiva ao sistema.

É importante ainda, priorizar a utilização das vias públicas urbanas pelo transporte coletivo e que seja estabelecida uma política tributária e previdenciária específica para o setor, de modo que haja um barateamento expressivo das tarifas. O incentivo do uso do transporte coletivo contribuirá de forma incisiva para o aumento da sustentabilidade ambiental, econômica e social das cidades brasileiras.

AMEAÇAS

- Proliferação dos transportadores públicos não regulamentados;
 - Incentivo e isenções fiscais à aquisição e produção de automóveis;
 - Financiamento a longo prazo dos automóveis;
 - Utilização dos recursos oriundos da CIDE – Contribuição da Intervenção no Domínio Econômico para subsidiar o transporte individual, mantendo artificialmente “inalterado” os preços da gasolina;
- S
- Mobilidade urbana centrada no uso do automóvel;
 - Precariedade e baixa qualidade do transporte público urbano;
 - Não integração dos diversos modelos de transporte público urbano;
 - Falta de financiamento público a juros subsidiados para aquisição de ônibus urbanos.

OPORTUNIDADES

- Criação de Fundos Municipais, Estaduais e Nacional destinados a investimentos na melhoria do sistema, redução de tarifas e cobertura de gratuidades;
- Utilização exclusiva dos recursos da CIDE em infra-estrutura dos transportes públicos e mobilidade urbana;
- Elaboração de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana centrada no transporte público e no transporte não motorizado (a pé e bicicleta) e na Paz no Trânsito, e que restrinja o acesso a automóveis nos corredores de transporte coletivo e nos centros urbanos;
- Universalização do acesso ao transporte público com o barateamento da tarifa e com inclusão dos economicamente excluídos, garantindo o acesso a veículos e terminais às pessoas portadoras de deficiência e de mobilidade reduzida;

- Reconhecimento do transporte público como serviço essencial de modo a garantir o mesmo tratamento dado aos demais serviços essenciais definidos na constituição;
- Implantação efetiva do Código de Trânsito Brasileiro, incluindo mecanismos que possam promover a Paz no Trânsito e que inibam a impunidade dos crimes de trânsito;
- Implantação de sistemas de transporte de massa de grande e média capacidade (metrô e ônibus em corredores próprios) com qualidades urbanísticas e ambientais, através de subsídios públicos aos investimentos de infra-estrutura e que assegurem acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência e de mobilidade reduzida.

Engenheiro Civil Ubiratan Félix
Presidente do SENGE-BA
Professor do IFBA