

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio crítico - turma 3

Contradições dos municípios na gestão do transporte público urbano

Giancarlo Bissa Marchezi (*)

A Constituição Federal de 1988, dentro de sua filosofia de descentralização e municipalização dos serviços de interesse local, determinou os serviços de transporte coletivo como de competência dos Municípios, definindo ainda a sua essencialidade. Nesse contexto, quando se fala da possibilidade de delegação, não significa que a responsabilidade do Poder Público Municipal termina quando o serviço é delegado ou concedido. Em qualquer cenário, seja de operação direta ou delegada, o Poder Público Municipal deve dispor de uma estrutura adequada de gestão e de controle, de forma a promover satisfatoriamente a política de transportes, como importante eixo da política urbana.

Em muitos Municípios, a gestão dos transportes públicos é praticamente inexistente, existindo, quando muito, alguma estrutura de fiscalização, insuficiente e de baixa qualificação. Frequentemente, ainda adotam posturas e atitudes contraditórias e até “suicidas” em relação à política de transportes, comprometendo seriamente a eficácia da política de mobilidade urbana. Não compreendem as responsabilidades e atividades que envolvem a competência sobre o transporte coletivo, determinada na Constituição, muito menos as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sem a devida gestão pública sobre o transporte, temos serviços executados de forma precária, submetidos unicamente ao modelo de gestão das empresas operadoras. Assim, o serviço é prestado da forma que a empresa entender melhor. Variavelmente, esse cenário pode ser muito bom para a empresa, ou até ser muito ruim, pois, apesar da aparente desregulamentação, a empresa pode ficar refém de desmandos políticos frequentes, típicos de um cenário onde o profissionalismo e a boa técnica de gestão pública estão ausentes. Assim, o Poder Público Municipal, até propositalmente, se esconde atrás da desinformação da população e atribui unicamente às empresas operadoras a responsabilidade pela má qualidade dos serviços, criando um conflito exclusivo entre operadoras e sociedade.

Em relação à política de transportes e sua inserção na política urbana, quando a Constituição Federal atribuiu aos Municípios a competência dos serviços de transporte coletivo, não foi somente pelo fato de ser um serviço de alcance local, mas também decorre da diretriz da política urbana sustentável de que a política de transportes deve estar integrada à política de uso e ocupação do solo.

A omissão dos Municípios com relação à política de transportes chega ao ponto de importantes cidades delegarem os serviços de transporte para o Governo Estadual, quando as Prefeituras simplesmente “lavam as mãos” em relação ao transporte público e seus impactos no desenvolvimento urbano, econômico e social da cidade, pondo em risco sua competitividade em relação a outras cidades. É contraditório e prejudicial o Município fazer a gestão do território e não ter a gestão dos transportes.

Em mesmo se tratando de aglomerados metropolitanos, a gestão integrada requer que o Município continue participando ativamente da política de transportes, ainda que seja em forma de consórcio metropolitano.

Outra contradição é revelada na relação entre gestão do trânsito e a política de transportes. Na maior parte das cidades, o transporte coletivo circula dividindo espaço com os automóveis. Porém, sabemos que cada viagem realizada em automóvel, ocupa em torno de 7,2 vezes mais espaço viário do que quem realiza viagem por ônibus. Portanto, não podemos dizer que todos estão usufruindo democraticamente do espaço urbano. A experiência das grandes cidades prova que é inviável a matriz de transporte urbano estar centrada no automóvel. Nossas cidades não estão preparadas para isso. Portanto, políticas que priorizem a circulação do transporte coletivo e que restrinjam a circulação de automóveis são fundamentais.

Atualmente, quando se fala em priorização do transporte coletivo, logo se pensa nos corredores exclusivos, principalmente com a atual “febre” dos BRT’s. Porém, a priorização do transporte coletivo pode se dar por meio de intervenções viárias mínimas, em qualquer porte ou configuração de serviço de transporte.

Na visão tradicional da Engenharia de Tráfego, quando se projeta e dimensiona um cruzamento, é priorizada a via que apresenta um maior fluxo de veículos. A visão moderna de Engenharia de Tráfego não olha somente o fluxo de veículos, mas a quantidade de viagens que passam em cada via daquele cruzamento. Assim, pode ser necessário olhar a via por onde passa o ônibus de uma forma diferenciada. É possível que em determinado cruzamento, a via que deverá ser priorizada não necessariamente será aquela que possui o maior fluxo de veículos.

Equipamentos modernos de controle semafórico permitem que através de sensores instalados nos ônibus e na via, a programação semafórica seja automaticamente alterada de forma a favorecer a passagem do ônibus.

Outra ação contraditória do Poder Público Municipal no trânsito é a utilização indiscriminada das lombadas físicas, ou “quebra-molas”, que interferem negativamente no desempenho do sistema de transportes, e trazem outras deseconomias para a Cidade. Estima-se que uma linha de ônibus de 8 quilômetros de extensão e que passa por cerca de 30 lombadas, perca até 30% de seu tempo de viagem vencendo essas interferências.

A pressão comunitária sobre a construção de lombadas, geralmente devido à comoção por um atropelamento, leva o Poder Público a mais uma contradição na política de transportes. Ao invés de sinalizar adequadamente a via, adotar medidas moderadoras de tráfego que priorizem o transporte não motorizado e o transporte coletivo, ou



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

ainda, promover ações de educação para o trânsito, é mais cômodo construir lombadas e “ficar bem” politicamente com o líder comunitário e com o vereador, sem medir as consequências na política de mobilidade.

A linha de ônibus que perde 30% de seu tempo em lombadas vai necessitar de maior frota para uma mesma programação, em comparação à situação em que não houvesse tantas lombadas, logo, maior alocação de mão de obra, maior custo de capital, maior consumo de combustível e peças, resultando em um maior valor de tarifa.

Na gestão da mobilidade urbana, não basta simplesmente fazer a gestão dos serviços, da oferta. A política de transportes sustentável também exige atuação na gestão da demanda e dos fatores que determinam a demanda. Não é por acaso que a boa escola do urbanismo determina que a política de transportes esteja integrada ao uso e ocupação do solo, e vice-versa. Quando uma cidade define seu zoneamento e seus índices urbanísticos, está interferindo diretamente na política de transportes.

A distribuição espacial das atividades, bem como, a capacidade de atrair viagens e os impactos negativos na circulação determinam a forma como as pessoas irão se deslocar, logo, a demanda sobre a rede de transportes.

A definição dos índices urbanísticos é outro fator de impacto no transporte, principalmente se não houver uma infraestrutura viária adequada. Os coeficientes de aproveitamento, o gabarito, e as taxas de ocupação, se superdimensionadas em relação à infraestrutura disponível, seja em termos de espaço viário disponível ou em relação às redes de transporte de qualidade, criam um adensamento populacional excessivo e também causam efeitos negativos na mobilidade. Vale lembrar a questão da outorga onerosa, não regulamentadas em muitas cidades, que andam utilizando os coeficientes máximos, sem que os empreendedores tenham que pagar pelos seus impactos negativos do excesso construtivo. É óbvio que o pagamento da outorga, quando instituído, não deve ser único, pois os impactos serão permanentes.

Apresentamos apenas algumas das contradições que podemos encontrar na gestão urbana e na política de transportes de várias cidades brasileiras. Com essas atitudes, obter algum resultado positivo no transporte coletivo e na mobilidade urbana torna-se muito improvável.

() Giancarlo Bissa Marchezi é Tecnólogo em Mecânica e Técnico em Transporte pela Escola Técnica Federal do Espírito Santo e ocupa o cargo de Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental da Prefeitura Municipal de Vila Velha*