



Cidades Inteligentes

**Mobilidade urbana não é gasto, mas
sim investimento**

EMILIANO STANISLAU AFFONSO NETO

Mobilidade urbana não é gasto, mas sim investimento

Deixar de investir em mobilidade é comprometer a saúde da população e a economia da cidade.

Algumas questões impactam ou até mesmo paralisam a ampliação da rede de transporte coletivo: falta de planejamento, falta de critérios claros para a aprovação dos projetos, escassez de recursos e falta de investimentos. No Brasil é cada vez mais desafiante garantir a continuidade dos investimentos e ações para os projetos já licitados e contratados e por esse, entre outros motivos, são imprescindíveis esforços dos governos municipais, estaduais e federais para manter os cronogramas das obras e não afetar a população.

Defendemos uma mobilidade urbana inteligente, em que os diferentes modais se complementem e o atraso na implantação dos corredores de ônibus, VLTs, e sistemas metroferroviários torna ineficiente a mobilidade urbana e faz com que os congestionamentos se multipliquem, a poluição aumente e que os moradores das cidades brasileiras sejam diretamente prejudicados, nos aspectos econômicos, na qualidade de vida e na saúde, ficando categoricamente impedidos de exercer a sua liberdade e defender os seus interesses, pois ficam “presos”, diariamente, horas no trânsito.

A efetiva inclusão do transporte coletivo dentre os direitos constitucionais é de suma importância para o desenvolvimento de políticas públicas em prol da mobilidade urbana. Assim, sem acesso ao transporte de qualidade, os direitos fundamentais de cada brasileiro ficam prejudicados, pois o transporte é a base para a liberdade, para o direito de ir e vir de cada cidadão, para exercer o devido acesso à educação, ao trabalho, ao lazer, à saúde e à moradia.

É importante agregar entidades, organizações não governamentais, empresas operadoras, associações, órgãos públicos e sindicatos em torno de uma mesma bandeira. Em tempo de eleições e mudanças não podemos ficar parados, precisamos focar, fazer um esforço, dar as mãos e avançar para a implantação no nosso País de um transporte público de qualidade para todos.

INVESTIR EM MOBILIDADE É FUNDAMENTAL PARA O CRESCIMENTO

O que fazer? Estudos mostram que uma boa mobilidade nas cidades é fundamental para o crescimento econômico de uma nação. Existem diversos exemplos de investimentos públicos na implantação e operação de sistemas estruturadores de transporte na América do Norte, Europa e Ásia que poderiam ser seguidos.

Na América do Norte, de acordo com relatório da APTA – *American Public Transportation Association*, 100% dos investimentos nas redes estruturadoras de transporte coletivo nas cidades são públicos e os três níveis de governo participam sendo que o Governo Federal entra com o maior valor na implantação e os usuários arcam com apenas 33% do custo das passagens.

Table 26: Funding Sources
Report Year 2012

| Type | Transit Agency Funds | | | Government Funds | | | | | Total Funds |
|---|----------------------|----------------|----------|--------------------|----------|----------|----------|----------|-------------|
| | Passenger Fares | Other Earnings | Total | Directly Generated | Local | State | Federal | Total | |
| Capital Funding, Millions of Dollars | — | — | — | 4,210.3 | 3,559.9 | 2,122.8 | 7,907.1 | 17,800.2 | 17,800.2 |
| Percent of Capital Funding | — | — | — | 23.7% | 20.0% | 11.9% | 44.4% | 100.0% | 100.0% |
| Operating Funding, Millions of Dollars | 14,180.4 | 2,024.5 | 16,205.0 | 2,824.7 | 9,545.8 | 11,138.9 | 3,862.5 | 27,371.9 | 43,576.9 |
| Percent of Operating Funding | 32.5% | 4.6% | 37.2% | 6.5% | 21.9% | 25.6% | 8.9% | 62.8% | 100.0% |
| Total Funding, Millions of Dollars | 14,180.4 | 2,024.5 | 16,205.0 | 7,035.0 | 13,105.7 | 13,261.7 | 11,769.6 | 45,172.1 | 61,377.1 |
| Percent of Total Funding | 23.1% | 3.3% | 26.4% | 11.5% | 21.4% | 21.6% | 19.2% | 73.6% | 100.0% |

Funding sources data from 1926 through 2012 can be found in the 2014 Public Transportation Fact Book, Appendix A: Historical Tables at www.apta.com.

Os recursos vêm de várias fontes e variam de estado para estado, existem fundos gerais, taxas na gasolina, da venda ou aluguel de carros, registros, licenças, etc. A razão de tais investimentos é que para cada bilhão investido pelos governos em mobilidade retornam seis bilhões para a economia.

Enquanto isto o Brasil continuou no caminho errado, incentivando o transporte individual e investindo pouco no coletivo. Exemplificando, a Cidade de São Paulo apresenta congestionamentos recordes com consequências nefastas para a economia e a poluição, cerca de 90% da poluição atmosférica é gerada pelos carros, motos, ônibus e caminhões. Jogamos fora todos anos bilhões de reais com a perda de produtividade e com o aumento dos custos com a saúde.

De acordo com o Professor Dr. Eduardo A. Haddad, da USP, o Brasil perde R\$156,2 bilhões/ano só com a perda de produtividade causada pela morosidade do trânsito em São Paulo.

Os moradores da RMSP gastam meia hora a mais do que deveriam no deslocamento entre as residências e os locais de trabalho. Se o excesso de tempo for eliminado o PIB nacional cresceria 2,83% e a cidade absorveria 50% do benefício.

Estudo apresentado pela Professora Dra Simone Georges Miraglia da Universidade Federal de São Paulo na 21ª Semana de Tecnologia Metroferroviária mostrou, apoiado em dados da CETESB em dias de greve do Metrô, que o benefícios do Metrô de São Paulo em termos da redução da poluição atmosférica e seus efeitos associados a saúde pública evitavam custos da ordem de US\$ 18 bilhões/ano.

Estudos não faltam sobre o montante de recursos jogados fora pela falta de uma boa mobilidade em nossas cidades e sabemos que nas grandes metrópoles, para que ela ocorra, é indispensável a implantação de uma rede estruturadora de transporte público apoiada nos sistemas de média e alta capacidade e a racionalização do uso dos carros.

Não podemos aceitar passivamente a paralisação de obras de mobilidade, pois a falta delas comprometerá o nosso futuro. Temos que dar apoio técnico aos nossos dirigentes, envolver nossos representantes no legislativo e alertar a sociedade civil organizada que o desenvolvimento consistente de nossas cidades e do País passa pela reversão urgente da forma que priorizamos os investimentos em mobilidade urbana.

EQUALIZAR O SUBSÍDIO AO TRANSPORTE, UMA QUESTÃO DE JUSTIÇA

O que é o subsídio ao transporte? Teoricamente é a diferença entre o custo real da viagem e o valor pago pelo passageiro, quando este valor é inferior. Ou seja, é o valor que o usuário deixa de pagar passando a ser arcado por outros usuários ou pelos governos.

Quando fazemos um deslocamento com o nosso carro ou moto, além do IPVA, pagamos a amortização da compra do veículo, o combustível e os seus custos de manutenção. Todas as demais despesas, como a manutenção e operação do viário e da sinalização, limpeza, iluminação, segurança pública, etc. são pagos por todos, usando ou não o transporte individual. Curiosamente este custo pago pela sociedade não é chamado de subsídio.

Quando o usuário de ônibus se desloca ele tem que pagar os custos de operação, manutenção e amortização do ônibus e o lucro do operador e em muitos casos as gratuidades e descontos dados a outros passageiros como idosos e estudantes. Se não o fizer haverá necessidade de “subsídio”, este muitas vezes questionado. Os demais custos, como sinalização, operação e manutenção do viário e da sinalização, limpeza, conservação e iluminação dos pontos de parada e terminais, etc. também são pagos por todos.

No caso do usuário do transporte sobre trilhos, é diferente; excluído o custo da amortização do material rodante todos os outros, como, energia, limpeza, manutenção e operação das vias, trens, sinalização, iluminação, estações, terminais de integração, IPTU, etc. tem que ser cobertos pelas tarifas pagas pelos usuários se não é chamado de subsídio.

A sociedade não é contra o subsídio dado ao deslocamento do transporte individual, inclusive exige que os governos o façam mantendo condições para um bom deslocamento, pois pagam impostos. Por que não os estender aos usuários do transporte coletivo?

Nossos governantes e representantes no poder legislativo devem fazer justiça e tratar de forma, no mínimo, igualitária o deslocamento de nossa população, para isto terá que excluir do custo arcado pelos usuários do transporte coletivo aqueles subsidiados pelo poder público ao transporte individual e capturar parte dos ganhos obtidos pela implantação de uma rede eficiente de transporte público para ajudar na sua implantação e manutenção.

RECURSOS PÚBLICOS PARA A MOBILIDADE URBANA – UMA NECESSIDADE

Nossas cidades estão com grandes congestionamentos que estão comprometendo sua eficiência, agravando a poluição e comprometendo a qualidade de vida de seus cidadãos. De acordo com dados da Pesquisa Origem e Destino, entre 2007 e 2017, a frota de autos particulares aumentou 22,8% enquanto a população cresceu 6,6% e, apesar dos investimentos bilionários que estão sendo feitos, os 10 principais eixos rodoviários que adentram na RMSP estão ficando saturados. Enquanto isto obras metroferroviárias são paralisadas ou reduzidas, aumentando seus custos, não atendendo suas funções e prejudicando o desenvolvimento e a criação de empregos.

A proposta do governo paulista, de investimentos privados como solução para a diminuição do tempo para a implantação de uma boa mobilidade, está fazendo água. A

concessão das linhas 6, que ficou paralisada por anos pela falta dos recursos privados e das linhas 5 e 17, sem nenhuma obrigação da concessionária com a construção, desconstroem este caminho.

Estamos jogando dinheiro fora. De acordo com o professor-doutor da Universidade de São Paulo (USP) Eduardo Haddad, o Brasil perde R\$ 156,2 bilhões/ano só com a diminuição da produtividade causada pela morosidade do trânsito em São Paulo. Se o excesso de tempo fosse eliminado, o PIB nacional cresceria 2,83% e a cidade absorveria 50% do benefício.

Estudo da professora-doutora da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp) Simone Georges Miraglia mostrou que, com a pequena malha do metrô, a redução da poluição atmosférica e seus efeitos associados à saúde pública evita custos da ordem de US\$ 18 bilhões/ano.

Estudos não faltam sobre recursos perdidos ou gerados. Precisamos ajustar as diretrizes e traçar o caminho correto. As metrópoles que possuem boa mobilidade são competitivas; priorizaram o transporte público estruturado em redes estruturadoras de transporte coletivo.

As estações que em princípio eram um local para receber passageiros, se transformaram em locais para a integração com outros modos e atualmente são utilizadas para melhorar a vida nas cidades transformando-se em novas centralidades com pontos comerciais, escolas, postos de saúde, habitações, escritórios, etc. gerando recursos para mitigar os custos de implantação e de operação.

A DB Alemã está revendo suas estações, sendo hoje uma das maiores operadoras de shopping centers da Alemanha. A RATP francesa estuda a implantação de novas estações associadas a espaços comerciais e de serviços com o objetivo de gerar receitas não operacionais. Essa também é a realidade em outras cidades do mundo.

O planejamento urbano e da mobilidade precisam andar juntos. Temos de transformar estações e pátios em novas centralidades com empreendimentos que gerem receitas para mitigar custos de implantação e operação, além de melhorar a qualidade de vida da população. É necessário participar dos projetos de desenvolvimento das cidades e já no planejamento se novas linhas propor empreendimentos que aproximem a habitação do emprego proporcionando o desenvolvimento da região e melhor qualidade de vida.



Os valores gerados são altos e não desprezíveis, porém, até agora as linhas metroviárias brasileiras não foram planejadas dessa forma, mas isto não impede que

de que sejam reprojctadas estações, terminais e pátios, agregando shoppings, lojas, escritórios, etc.

Em aplicação em diversos estados dos EUA, o instrumento do “Tax Increment Financing” - TIF vem sendo utilizado como fonte de funding para permitir a implantação de projetos selecionados de infraestrutura. Sua lógica básica consiste em captar receitas tributárias futuras provenientes do incremento de arrecadação decorrente da valorização imobiliária e do desenvolvimento acarretado pela implantação do projeto, trazendo um incremento da arrecadação, incremento este que não teria ocorrido na ausência do projeto. Essa arrecadação adicional é utilizada para amortizar o financiamento contraído através da emissão dos títulos.

Lá, os governos investem na infraestrutura e os usuários do transporte público pagam, em média 32,5% do custo da viagem. Por quê? “Para cada bilhão de US\$ investido, voltam 6 para a economia...”, aqui não deve ser diferente!

Exemplos não faltam no mundo, e deixam claro que recursos públicos são imprescindíveis para a implantação de uma boa mobilidade urbana, porém, caminhos existem para minimizar esses investimentos, que propiciarão desenvolvimento com geração de emprego, tornando nossas cidades mais eficientes e com melhor qualidade de vida.

Emiliano Stanislau Affonso Neto

Engenheiro, especialista em mobilidade urbana e diretor do Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (Seesp)

Sindicatos filiados

Sindicato dos Engenheiros no Estado do Acre

Sindicato dos Engenheiros no Estado de Alagoas

Sindicato dos Engenheiros no Estado do Amapá

Sindicato dos Engenheiros no Estado do Amazonas

Sindicato dos Engenheiros no Estado do Ceará

Sindicato dos Engenheiros no Distrito Federal

Sindicato dos Engenheiros no Estado de Goiás

Sindicato dos Engenheiros no Estado do Maranhão

Sindicato dos Engenheiros no Estado de Mato Grosso

Sindicato dos Engenheiros no Estado de
Mato Grosso do Sul

Sindicato dos Engenheiros no Estado do Pará

Sindicato dos Engenheiros no Estado do Piauí

Sindicato dos Engenheiros no Estado do
Rio Grande do Norte

Sindicato dos Engenheiros no Estado do
Rio Grande do Sul

Sindicato dos Engenheiros no Estado de Roraima

Sindicato dos Engenheiros de Santa Catarina

Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo

Sindicato dos Engenheiros, Arquitetos e Geólogos no
Estado do Tocantins






SDS Edifício Eldorado, salas 106/109

CEP 70392-901 – Brasília/DF

Tel.: (61) 3225-2288 – secretaria@fne.org.br

www.fne.org.br

 /FNEngenheiros  /fnengenheiros  /FNESind