FGV TRANSPORTES

A PROBLEMÁTICA DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NAS CIDADES BRASILEIRAS*

Marcus Quintella

A mobilidade urbana pode ser definida como o ambiente propício para que as pessoas possam se deslocar com facilidade nas cidades, de forma ampla, integrada, segura e econômica, para alcançar seus objetivos de trabalho, educação, comércio, saúde, lazer, entre outros, com a utilização de todos os modos de transporte possíveis, tais como ônibus, BRT, trem, metrô, monotrilho, VLT, barca, elevador, teleférico, bicicleta, motocicleta, automóvel, táxi e a pé.

Já o conceito de mobilidade urbana sustentável tem relação direta com o modo de transporte utilizado, visto que sempre deve prevalecer a abrangência dos percursos e a forte preocupação com a mitigação dos impactos ambientais causados por emissões de poluentes na atmosfera, excesso de ruídos, congestionamentos, acidentes e outros malefícios. Para ser caracterizada como sustentável, a mobilidade urbana precisa ser planejada para longo prazo, de forma eminentemente técnica, sem vieses políticos e partidários, privilegiando sempre os transportes coletivos, as ciclovias, as calçadas, a energia limpa, entre outras medidas que produzam melhor locomoção e boa qualidade de vida.

Como base nessa visão, as médias e grandes cidades brasileiras não se encaixam dentro do conceito de mobilidade urbana sustentável, pelo contrário, estão muito aquém de tudo aquilo que os especialistas preconizam como solução adequada. Em sentido lato, cidades de médio e grande portes devem dispor de uma “espinha dorsal” de transportes sobre trilhos, ou seja, transportes de massa de grande capacidade para atender os corredores de altas demandas (trem e metrô), com alimentação e complementaridade por pneus, trilhos leves e outros, ou seja, transporte de média e baixa capacidades para corredores e zonas de média e baixa demandas (ônibus, BRT, VLT, monotrilho, barca, teleférico), além de ciclovias, ciclofaixas, estacionamentos nos grandes terminais de integração intermodal, sistema viário competente,

semaforização inteligente, gestão centralizada de tráfego, calçadas seguras e acessíveis, segurança pública, entre outras facilidades para a locomoção das pessoas e incentivo ao transporte público e ao modo a pé.

Para se ter ideia do desempenho de algumas cidades brasileiras na questão da mobilidade urbana, a FGV Transportes gerou uma simulação com dez metrópoles: Rio de Janeiro, Recife, São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba, Salvador, Brasília, Fortaleza, Campinas e Porto Alegre. Foram utilizadas as seguintes variáveis para a análise de desempenho da mobilidade urbana das cidades: tempo médio de espera pelo transporte, no início da viagem; distância média de caminhada até acessar o transporte para o início da viagem; taxa de motorização; população da cidade; tempo médio de viagem até o destino; e distância média das viagens. Nessa simulação, Belo Horizonte teve o pior desempenho e foi classificada como uma cidade com gravíssimos problemas de mobilidade urbana, com engarrafamentos espalhados por toda a cidade, na maior parte do dia. O Rio de Janeiro, por sua vez, foi caracterizado por inúmeros desafios na mobilidade urbana, principalmente para adequação aos preceitos da sustentabilidade.

Um estudo do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), “O Carioca e o Transporte na Cidade”, desenvolvido no primeiro ano da pandemia do COVID-19, aponta que 81% da Região Metropolitana do Rio de Janeiro está distante dos modos troncais de trem, metrô e barcas, bem como dos modos de médias capacidades, VLT e BRT. Diante desse afastamento das pessoas dos pontos de embarque para os modos com maiores capacidades de movimentação, encontra-se a necessidade de aperfeiçoar a integração, como por exemplo, com a ampliação de infraestrutura cicloviária e a adequada manutenção das condições das calçadas.

No Brasil, a mobilidade urbana sustentável tem uma legislação avançada que possibilita a implementação de políticas públicas favoráveis, lastreadas nas seguintes leis: Lei 12.587/12, que rege as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU); Lei 13.089/15, conhecida como Estatuto da Metrópole; Lei 13.683/18, que trouxe pequenas alterações nas duas leis anteriores.

Entretanto, a PNMU ainda precisa ser totalmente aplicada, visto que a lei estabelece o Plano de Mobilidade Urbana (PMU), que dever ser realizado no âmbito municipal e incorporar os princípios da mobilidade sustentável, com foco no transporte coletivo e não motorizado. Desde abril de 2015, o PMU passou a ser requisito para que os municípios com mais de 20 mil habitantes possam receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, mas, até o momento, segundo o Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), apenas 1.391 cidades, enviaram informações ao Departamento de Projetos de Mobilidade e Serviços Urbanos (DEMOB). Esse número equivale a 68,7% do total de 2.024 municípios obrigados por lei a aprovar o PMU. Por outro lado, somente 357 municípios finalizaram o PMU, sendo que 336 (16,6%) estavam obrigados por lei a concluir o plano.

Não há dúvida alguma que o planejamento da mobilidade urbana deve ter como base a PNMU, na qual estão caracterizados alguns princípios básicos, dentre eles: a necessidade da

acessibilidade universal, a equidade (e não a igualdade) no acesso ao espaço e ao transporte público e a segurança nos deslocamentos das pessoas.

O título deste artigo remete à problemática da mobilidade urbana sustentável das cidades brasileiras, devidamente levantada desde o primeiro parágrafo. Não obstante, toda problemática requer uma "solucionática", como disse o lendário jogador de futebol Dadá Maravilha, há mais de 40 anos. Por certo, a "solucionática" está apresentada ao longo do texto, mas existem muitas barreiras orçamentárias e entraves políticos que atrasam ou dificultam os projetos de mobilidade urbana.

Além das soluções de implementação de modos de transportes de capacidades compatíveis com as demandas a serem atendidas, apresentados anteriormente, a mobilidade sustentável precisa contar com projetos inteligentes para a melhoria do trânsito, desincentivo ao uso do transporte individual, especialmente nas zonas centrais, flexibilização nos horários das atividades urbanas de comércio, escolas e repartições públicas, integração física e tarifária entre todos os transportes públicos, política de subsídios para o transporte de massa e comando centralizado por meio de autoridade metropolitana única.

Planejar a mobilidade urbana sustentável é pensar na cidade, principalmente no que tange aos sistemas de transporte e ao uso do solo. Planejar a cidade é pensar na saúde e na qualidade de vida do cidadão.

* Artigo originalmente publicado na Plurale em Revista, ano 15, edição 80, novembro-dezembro/2022 (https://www.plurale.com.br/newsletter/newsletter-2022-11-plurale-revista-edicao-80.html).

"Este artigo expressa a opinião de seu autor, não representando, necessariamente, a opinião institucional da FGV"