

# Desaceleração do crescimento

Em época de crise, sem grandes investimentos, a alternativa é planejar, aguardando a retomada do crescimento



Com uma Lei Orçamentária para 2016 muito restritiva, incluindo novos cortes, anunciados recentemente pelo governo federal, de R\$ 4,2 bilhões para o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o cenário para a área de mobilidade urbana está ainda mais incerto este ano.

Depois de um ritmo constante de investimentos desde 2003, com repasses de R\$ 21,6 bilhões para infraestrutura de transporte urbano e de R\$ 18 bilhões para melhoria do transporte coletivo das

grandes cidades brasileiras, por meio do programa PAC da Mobilidade, aprovado em fevereiro de 2011, a verba para 2016 parece escassa.

De acordo com o secretário nacional de transporte e da mobilidade urbana do Ministério das Cidades, Dario Lopes, para o exercício fiscal de 2016 os recursos do Orçamento Geral da União (OGU) para aplicação nos empreendimentos de mobilidade urbana estão em torno de R\$ 853,80 milhões. “É pouco diante da

demanda”, admite o secretário.

Neste montante estão incluídas ações do Programa Mobilidade Urbana e Trânsito, que contempla apoio a sistemas de transporte coletivo urbano; transporte não motorizado; medidas de moderação de tráfego; elaboração de planos e projetos do sistema de transporte público coletivo urbano e desenvolvimento institucional para a gestão dos sistemas de mobilidade urbana. Segundo Lopes, é importante ressaltar que o Orçamento Geral da

União responde por 20% do total de investimentos que compõem a carteira de mobilidade urbana sob gestão do Ministério das Cidades.

Considerando o atual cenário de novo ajuste fiscal, de acordo com o secretário, foram estabelecidas duas prioridades: os empreendimentos que estão em obras e as atividades de estudos e projetos. "Aqui cabem duas observações. Primeiramente, a lógica desta priorização é a busca da garantia de conclusão daqueles empreendimentos cujas obras hoje já se iniciaram e a preparação dos entes federativos – estados e municípios – para, num cenário de recuperação e crescimento, já disporem de projetos que permitam uma rápida concretização, com qualidade e eficiência, dos empreendimentos de mobilidade urbana. E, em segundo lugar, esta lógica não se aplica aos empreendimentos financiados", salienta.

Desta forma, o secretário acredita que obras em andamento não devem ser impactadas pelo ajuste fiscal. "Obras ainda não iniciadas, no entanto, e que dependam exclusivamente de recursos do OGU têm maior probabilidade de serem impactadas", reconhece. Atualmente, mais de cem empreendimentos direcionados para a área de mobilidade urbana, apoiados financeiramente pela União, estão com obras em andamento nas cinco regiões do país.

Em 2011, o governo federal prometeu R\$ 153,5 bilhões para serem investidos em mobilidade urbana. De acordo com dados do Ministério das Cidades, apenas R\$ 30 bilhões – menos de 20% – foram efetivamente empregados até o momento em obras de transporte público nos estados e municípios brasileiros. Deste total, R\$ 90 bilhões

eram da carteira de obras da segunda fase do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), lançado em 2011, e R\$ 50 bilhões do Pacto de Mobilidade Urbana, anunciados em 2013. O restante é composto por financiamentos públicos via BNDES e pelas contrapartidas dos estados e municípios previstas nos contratos.

"Em 2015, no entanto, foi iniciado o ajuste fiscal proposto pelo Ministério da Fazenda, que, entre outras medidas, reduziu as despesas discricionárias (que permitem ao gestor público flexibilidade quanto ao estabelecimento de seu montante), com o objetivo de viabilizar a continuidade de ações estruturantes do governo federal. Esse processo tem afetado todos os investimentos da União", completa.

## Alternativas

Ainda segundo Lopes, há algumas perspectivas que podem trazer novidades para a área. "Primeiro, as eventuais alterações na política econômica e fiscal, que talvez mudem os rumos dos investimentos do governo federal em infraestrutura e com isso impulsionem o andamento das iniciativas realizadas no âmbito do PAC, tais como empreendimentos de mobilidade urbana. E, segundo, o aumento da participação privada na construção e operação da infraestrutura e serviços de mobilidade urbana, por meio de concessões puras ou patrocinadas, com o apoio financeiro de empréstimos do programa Pró-Transporte, pode representar uma aceleração na implantação desses empreendimentos", finaliza.

Enquanto isso não acontece, outros setores da sociedade também buscam soluções. De acordo com Marcos Bicalho, diretor da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), não é fácil suprir



**"Quando a mobilidade é ruim ou limitada, perdem-se tempo e dinheiro", assinala o consultor Raul Colcher**

a falta de investimentos em mobilidade urbana durante todos esses últimos anos. "Em época de crise, no entanto, quando não há possibilidade de grandes investimentos, temos que planejar, pois a experiência nos provou que a ausência de planejamento também é devastadora", reforça.

Bicalho insiste em recordar que a Política Nacional de Mobilidade Urbana, criada pelo governo federal em 2012, estabelecia que, até abril deste ano, municípios com mais de 20 mil habitantes deveriam apresentar um plano de mobilidade para captação de recursos a serem investidos na área. "Apenas 5% dos municípios fizeram seus planos", afirma Bicalho. Para ele, o momento é propício para todos se prepararem para a retomada dos investimentos. "É importante focarmos em resultados no menor prazo e no sistema de transporte já em operação", completa.

Segundo o diretor da NTU, nesse período, projetos como faixas e corredores exclusivos podem ser algumas das possibilidades. "A prática é simples, rápida e barata. As faixas exclusivas de São Paulo, por exemplo, vieram para comprovar que é possível fazer. É com base nessa experiência e de outras cidades brasileiras, como Rio de Janeiro e Goiânia, entre outras, que a medida merece ser estendida a outros polos", afirma. →

**"Temos que planejar, pois a ausência de planejamento é devastadora", diz Marcos Bicalho, da NTU**





**Dario Lopes, secretário do Ministério das Cidades: orçamento baixo diante da demanda**

- Além do aumento da velocidade, Bicalho destaca outro ganho dessa iniciativa. “Há melhora imediata no desempenho operacional da frota, comprovado pelo controle operacional das operadoras de ônibus. E os usuários, segundo pesquisas, estão mais satisfeitos com a melhoria da qualidade do serviço e com a prioridade que as autoridades estão dando ao transporte coletivo”, acrescenta.

## Perspectivas

Com o objetivo de subsidiar o planejamento de ações estratégicas de fomento na área de mobilidade urbana, a Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) encomendou um estudo para o consultor Raul Colcher sobre tecnologias de informação e comunicação para mobilidade urbana. Segundo o especialista, a mobilidade no ambiente urbano representa um desafio importante e crescente, em tamanho e complexidade, e requer infraestrutura cara (rodovias, transporte sobre trilhos, portos, estações, pontes, veículos, combustível, sinalização).

“Quando a mobilidade é ruim ou limitada, perdem-se tempo e dinheiro, o estresse aumenta, a poluição se agrava, a qualidade de vida deteriora. Particularmente nas grandes cidades, o desafio de garantir recursos para minorar e contornar

os gargalos de trânsito se torna mais difícil a cada dia e não pode ser satisfatoriamente enfrentado apenas pela expansão das vias”, afirma Colcher.

Uma das soluções apontadas é a utilização de tecnologias de informação e comunicação (TIC), que oferecem recursos para o que se convencionou chamar Cidades Inteligentes. “Por exemplo, reduzir as necessidades de movimentação de coisas e pessoas no ambiente urbano, com soluções de suporte ao trabalho em casa, que diminuem a pressão sobre o trânsito urbano, o comércio eletrônico B2C, que reduz o fluxo de pessoas em lojas físicas (embora tenda potencialmente a exercer pressão sobre os mecanismos logísticos aplicáveis a processos de entrega urbana de pequenas encomendas)”, explica.

Por outro lado, o consultor identificou, por exemplo, um conjunto de áreas de ferramentas que permitem, entre outras coisas, regular e otimizar o tráfego de veículos; aumentar o nível de informação dos planejadores e dos usuários de transporte público; instrumentar funções de supervisão e intervenção em tempo real; além de subsidiar o controle de emissões, facilitar a acessibilidade e apoiar a utilização por deficientes físicos. “Por exemplo, as mesmas câmeras de vídeo que integram o sistema de supervisão de tráfego podem apoiar o sistema de segurança pública, as tecnologias de gestão dinâmica e alocação de tráfego proporcionadas por semáforos inteligentes podem beneficiar diretamente a logística dos sistemas de transporte emergencial de pacientes em ambulâncias e os processos de gestão ambiental voltados ao controle de emissões automotivas integram o sistema geral de gestão ambiental do município”, completa.

E, para isso, o estudo deixa claro que o fomento a projetos relevantes de pesquisa e desenvolvimento em TIC para

mobilidade urbana passa necessariamente pelo apoio à constituição de núcleos interdisciplinares. “Essa necessidade de variedade de talentos e culturas operando coordenadamente representa, por si só, um desafio gerencial e cultural, sobretudo na realidade brasileira atual. A boa notícia é que, uma vez adquirida essa prática, ela provavelmente será útil em uma enorme variedade de campos em que o Brasil queira investir”, finaliza.

## Oferta e demanda

Já o estudo Inconsistências no Transporte Público do Brasil, de Mateus Araújo Maia, da Universidade Federal de Minas Gerais, publicado no ano passado, critica a escolha de alguns modelos de transporte público em várias cidades do país, pois, de acordo com ele, o setor não trabalha com informações e base de dados confiáveis a fim de se desenvolver uma estrutura de transporte compatível com a demanda. “Um exemplo claro que podemos citar é o BRT [Bus Rapid Transit] na cidade de Belo Horizonte, onde a escolha pelo modelo traz diversos pontos passíveis de questionamento. Muitos especialistas apontam que a demanda é superior à capacidade do equipamento e, conseqüentemente, ao modelo e infraestrutura de transporte escolhido, sendo um fator agravante quando se investem milhões e não se obtêm os resultados esperados para a melhoria da mobilidade”, afirma.

De acordo com Maia, toda infraestrutura de transporte público tem a sua faixa de eficiência. “Quando a mesma é excedida, ou se restringe o tráfego de ônibus até o limite máximo dessa capacidade, ou teremos filas de veículos na operação de embarque e desembarque nos terminais. Como consequência, poderá também haver congestionamentos nas vias, impactando negativamente toda a mobilidade dos usuários e inviabilizando a proposta da infraestrutura de transporte, aumentando o custo social do usuário”, completa. ■