

# IMPrensa precisa fomentar discussões de políticas públicas de transporte

POR IVAN METRAN WHATELY

A AUTONOMIA  
DOS MUNICÍPIOS  
CONFERIDA PELA  
CONSTITUIÇÃO  
BRASILEIRA PARA  
TRANSPORTE  
PÚBLICO  
PROVOCA  
DECISÕES  
ISOLADAS DE  
PLANEJAMENTO,  
FINANCIAMENTO,  
IMPLANTAÇÃO E  
OPERAÇÃO DO  
SISTEMA

Vejo todos os dias notícias sobre transportes e inovações do setor nos jornais, revistas, rádios, televisões, aplicativos, etc.

Com isso, a sociedade toma conhecimento da situação dos transportes, cria expectativas, faz reivindicações e, muitas vezes, mobiliza-se através de ONG's ou dos seus representantes. As reivindicações da população, em geral, incorporam propostas passíveis de modificações e, mesmo quando convivem com disputas da própria sociedade, passam por debates saudáveis, através da imprensa, para atender ao interesse comum.

As notícias também alertam o governo nos seus mais variados níveis de competência, quer ajudando-o a corrigir as ineficiências que ficam registradas nas reportagens, quer sensibilizando-o para as reclamações da população. Assim sendo, a imprensa precisa criticar sem, contudo, ter que especificar medidas técnicas a serem adotadas. Por outro lado, o noticiário precisa ir além das informações e questionar os responsáveis, se eles estão preparados para enfrentar os problemas noticiados.

Alguns problemas de transporte mostrados nos noticiários, não raras vezes, permanecem por longos períodos sem solução. A informação, em si própria, é necessária para população e governo, mas não é suficiente para resolver os problemas de transporte.

Seria conveniente que, além das informações relativas ao dia a dia, a imprensa esteja atenta à necessidade sobre ações, metas e planos do governo coerentes com as demandas da população.

Nesse sentido e a título de sugestão, relacionei alguns exemplos de temas recorrentes em nosso noticiário, que, para serem bem equacionados, precisam ter perceptibilidade do governo na adoção de políticas públicas:

**Integração dos transportes públicos:** em São Paulo, as reportagens mostram exemplos gritantes de problemas como vendas de bilhetes falsificados, corredores de ônibus congestionados, longas filas de espera e paralisações de trens. Em outros aglomerados urbanos, os problemas são semelhantes. Citei São Paulo, por ser a maior metrópole.

A autonomia dos municípios conferida pela Constituição Brasileira para o transporte público provoca decisões isoladas de planejamento, financiamento, implantação e operação do sistema. No restante do mundo existem “autoridades metropolitanas” para organização de transportes dos aglomerados urbanos. Também precisamos tomar decisões conjuntas. Como caminho, as prefeituras podem se agregar através de convênios ou consórcios de municípios para hierarquizar e integrar a rede de transporte intermodal, instalar um centro de operações para a região, estabelecer compensação tarifária e interoperabilidade da bilhetagem.

**Acidentes com motos:** o noticiário mostra que de todos os acidentes de trânsito com óbito em São Paulo, 48,2% envolveram motos. A frota de motocicletas chegou a 26,4 milhões de veículos, apresentando um crescimento em torno de 4% neste ano, enquanto o transporte público sofreu uma redução anual de passageiros transportados. Em algumas cidades brasileiras, o número de motos supera o de autos. É bom para nosso país a migração de passageiros dos ônibus para as motos? É bom o crescimento desse modo de transporte?

As isenções fiscais para as montadoras e os financiamentos em longo prazo tornaram a aquisição de moto mais barata que pagar o transporte por ônibus. O Código Brasileiro de Trânsito, que regula a circulação de veículos em nosso país, não tem restrições ao principal motivo de acidentes com as motos, ou seja, a proibição de circular entre duas faixas de autos. Outro motivo de acidentes é a falta de controle para o excesso de velocidade das motos no trânsito.

A definição de uma política pública coerente com o bem-estar da população poderá reduzir o



número de acidentes e tornar a circulação das motos harmônica em nossas vias.

**Segurança de pedestres:** o assunto é recorrente na imprensa e as mortes de pedestres sensibilizam a todos. Afinal, em algum momento, todos somos pedestres. Os números das estatísticas anuais aparecem nos jornais e algumas manchetes classificam Brasil como o quarto país com mais mortes de pedestres na América, com 23,4 mortes para cada 100 mil habitantes, segundo estimativas da Organização Mundial da Saúde (OMS).

Estudos comprovam que alcoolemia e velocidade são os principais responsáveis pelos atropelamentos, assim como a falta de regulamentação, sinalização semaforica, demarcações no solo e educação de trânsito.

Faltam programas contínuos, instituídos através de políticas públicas, que implantem “Tolerância Zero” para acidentes com pedestres.

**Congestionamentos de trânsito:** a imprensa, diuturnamente, informa as condições em que os automóveis e outros veículos operam em baixas velocidades, bem como a redução do fluxo e paradas frequentes. As informações contribuem para oferecer opções de percurso. Algumas reportagens sugerem soluções exitosas em outras cidades, como semáforos inteligentes e pedágio urbano.

São propostas isoladas que podem até ser conflitantes, mas como notícia são captadas pela população, como também pelo poder público. As sugestões ficam no ar e até podem propor rumos bem diferentes. Uma aponta para a priorização do transporte público e outras enfocam melhorias para o trânsito de automóveis. A melhor opção é aquela que atenda ao interesse público e precisa ser definida através de políticas públicas.

**Equilíbrio financeiro sustentável:** em São Paulo, a imprensa já denunciou que o orçamento municipal não suportará o aumento dos subsídios aos ônibus, que atingiu 3 bilhões em 2017, enquanto gasta-se pouco em infraestrutura. Reportagens

sugeriram direcionar o Cide para o transporte urbano, sem, contudo, definir princípios ou reforma tributária.

Institucionalmente, o planejamento econômico para o financiamento das infraestruturas, o aprimoramento e a expansão da rede são específicos para cada esfera de governo, suscitando conflitos nas prioridades, a busca de outras fontes de recursos e destinações de recursos aos órgãos concedentes.

Apenas mexer no Cide não resolve. Na França, por exemplo, existe uma contribuição aplicada sobre os salários, paga pelos empregadores, que é direcionada à Autoridade Metropolitana e cobre mais de 40% do orçamento total do sistema de transporte. Como esta sugestão, existem outras. A mais adequada para a situação brasileira depende da definição de políticas públicas, que não existem no contexto atual.

**Transporte de carga:** as reportagens mostram veículos pesados na Região Metropolitana de São Paulo, municípios com diferentes tipologias de veículos de carga, críticas relacionadas a pedágios, falta de plataformas logísticas e de depósitos de transição para veículos menores.

A autonomia dos municípios conferida pela Constituição Brasileira provoca regulamentações de trânsito isoladas para circulação e fiscalização, dificultando a movimentação de carga e a instalação de plataformas logísticas.

Caminhos para a integração das aglomerações urbanas existem e precisam ser incluídos na pauta dos responsáveis pelos transportes em nossas cidades.

Por fim, sugiro que a imprensa amplie a sua abordagem sobre as demandas recorrentes da sociedade relacionadas com transportes. A preocupação maior da imprensa deveria ultrapassar as ocorrências e buscar o bom funcionamento do setor de transporte, através de princípios e objetivos bem definidos. Certamente, as medidas que os dirigentes públicos selecionam e priorizam são aquelas que eles entendem serem as demandas ou expectativas da sociedade, mas, se as informações forem recorrentes, precisamos ir além dos fatos e pleitear ações, metas e planos de governo, ou melhor, a definição de políticas públicas. ■

---

Ivan Metran Whately é engenheiro de transporte e diretor do Departamento de Mobilidade e Logística do Instituto de Engenharia.