Automóveis e sustentabilidade

2009 . Ano 6 . Edição 53 - 3/08/2009

Nazareno Stanislau Affonso

Em 2007 o governo e a indústria automobilística comemoraram a fabricação dos 50 milhões de veículos em 50 anos, colocando o Brasil no 9º lugar entre os produtores e 11º exportador mundial. A Anfavea dizia que os próximos 50 milhões deveriam acontecer em 15 anos, caso o governo desse "estímulo ao consumo interno, apoio à engenharia e incentivo à produção e exportação".

Os automóveis e as motocicletas estão no centro da crise de mobilidade, figurando entre as principais causas dos congestionamentos, do aumento da poluição e dos acidentes com mortos e feridos, com as cidades pagando alto custo, principalmente os usuários de transportes coletivos. Em 1998, pesquisa sobre congestionamentos em dez capitais, do Ipea/ANTP, apontava um custo de R$ 5 bilhões, responsável por 15% de aumento das tarifas públicas.

Enquanto o transporte público urbano espera por medidas de desoneração tributária, justiça social nos pagamentos das gratuidades - hoje pagas pelos usuários - e investimentos em infraestrutura, o governo federal e os estados de São Paulo e Minas Gerais injetaram R$ 8,5 bilhões para manter os financiamentos para automóveis, sob pretexto de que seu bom desempenho favorece a economia,.

Em 2008 os fabricantes de automóveis foram ajudados pela isenção da Cide-combustíveis, pela redução da alíquota do IOF na compra de motocicletas, motonetas e ciclonetas por pessoas físicas, e pela redução do IPI da indústria automobilística, representando importantes renúncias fiscais. A Fenabrave festejou um crescimento de 27,8% nas vendas entre 2006 e 2007, atingindo 2,3 milhões de automóveis comercializados. Em 2008 festejou novo recorde, o maior da história, crescendo 14% sobre 2007 (de 2,3 milhões para 2,6 milhões), a despeito da crise internacional que afetou profundamente a indústria automobilística em todo o mundo.

Os dados são contundentes quanto às perdas sociais e econômicas que esse modelo de mobilidade promove no país: o transporte público, uma solução sustentável e que cria cidades mais baratas e eficientes, recebe seu primeiro golpe, quando a Constituição passa a competência para os municípios investirem e gerirem os transportes públicos, sem prover os recursos condizentes, além de inviabilizar as propostas de se criar um fundo de investimentos permanente para essa política. Nessa política rodoviarista e focada nos automóveis, houve o fim dos bondes, as ferrovias urbanas foram sucateadas, e os ônibus perderam 20 bilhões de passageiros entre 1992 e 2005, deixando de arrecadar R$ 29 bilhões (ANTP) .

Como o uso do automóvel relaciona-se à renda da população, fica claro o abismo existente entre o consumo dos que ganham até R$ 250 e mais de R$ 3.600: para os últimos, o consumo de energia é 9 vezes maior, o de combustível 11 vezes, despejam 14 vezes mais poluentes no meio ambiente e 15 vezes mais acidentes de trânsito.

Comparando o transporte público com os automóveis, vemos mais absurdos: os automóveis são responsáveis por 83% dos acidentes; 76% da poluição e sofrem apenas 38% dos congestionamentos dos quais são a maior causa, enquanto os que usam transporte público sofrem 62%.

Com relação aos subsídios totais ao transporte urbano nas regiões metropolitanas por modo: autos/motos/táxi recebem de R$ 10,7 bilhões a R$ 24,3 bilhões/ano (86% dos recursos), enquanto os transportes públicos recebem de R$ 2 bilhões a R$ 3,9 bilhões (14%), apesar de transportarem 31% das viagens contra 30% dos automóveis. Esses subsídios referem-se apenas à compra e licenciamento de veículos, operação direta, estacionamento e externalidades não cobradas (poluição, acidentes, congestionamento).

Embora não haja aqui espaço para se aprofundar sobre o que levou o país a optar por essa política de mobilidade centrada nos automóveis, que aumenta a exclusão social e a poluição e promove um genocídio no trânsito, é possível demonstrar que há soluções, mas que pressupõem vontade política, responsabilidade pelo futuro das próximas gerações e pela sustentabilidade do planeta. Para isso, utilizarei algumas das propostas apresentadas pelo MDT (Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de qualidade para todos) na *8ª Jornada Brasileira Na cidade, sem meu carro*, cuja campanha era "a rua é das pessoas e não dos carros": 1. Transformar os estacionamentos na via pública em aumentos de calçadas, ciclovias e faixas exclusivas de ônibus, ou em jardins, limitando o estacionamento nos centros urbanos aos residentes; 2. Garantir que todo investimento em novas ruas, incluindo os viadutos, seja para pedestres, ônibus e bicicletas; 3. Utilizar faixas de vias, hoje dos automóveis, para implantar corredores exclusivos de ônibus, e que esses sejam fiscalizados para não serem invadidos; 4. Criar um fundo de mobilidade urbana municipal com recursos provenientes da Cide-combustível, de pedágios urbanos e da taxação de estacionamentos, prestando conta publicamente, todo ano, da sua aplicação; 5. Promover o planejamento racional das ruas pela prefeitura, integrando as linhas de ônibus, as bicicletas, as calçadas acessíveis e os carros às linhas de ferrovia e metrô e aos corredores exclusivos de ônibus.

Nosso sonho é construir cidades em que os vários espaços sociais sejam valorizados, promovendo a inclusão da cidade real.

Nazareno Stanislau Affonso, é coordenador do MDT (Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade) e do escritório da ANTP Brasília, diretor do Instituto RUAVIVA, integrante do Conselho das Cidades e da Coordenação do Fórum Nacional da Reforma Urbana.

Copyright © 2007 - DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO
É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação sem autorização.
Revista Desafios do Desenvolvimento - SBS, Quadra 01, Edifício BNDES, sala 1515 - Brasília - DF - Fone: (61) 2026-5334