

TRANSPORTES E METRÓPOLES: ASPECTOS DA INTEGRAÇÃO EM REGIÕES METROPOLITANAS

Frederico Ferreira Fonseca Pedroso
Consultor sênior do Banco Mundial

Vicente Correia Lima Neto
Técnico de Planejamento e Pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea

Os avanços legais e institucionais da política urbana nos últimos vinte anos e a importância do deslocamento urbano para a população têm exercido pressão para a busca de uma visão mais integrada entre o planejamento urbano e a mobilidade. No contexto do transporte urbano, o discurso baseado em uma visão setorial passa a dar lugar a uma perspectiva mais ampla, que busca conjugar os diversos instrumentos do planejamento urbano – como planos diretores e leis de uso e ocupação do solo – à política de transporte, no sentido de se aprimorarem conceitos e práticas para uma melhor mobilidade.

Este texto analisa as peculiaridades da gestão de transporte e mobilidade urbana em aglomerações metropolitanas¹ que lhe dão o caráter de função pública de interesse comum e os desafios que isto implica para o seu planejamento em âmbito metropolitano. Acredita-se que um melhor entendimento dos problemas de transportes, associado à questão da mobilidade urbana no Brasil, segundo os modelos de planejamento e gestão de transportes adotados pelos governos dos grandes centros urbanos, irá subsidiar um melhor entendimento da temática no âmbito nacional.

A análise do arcabouço político-institucional da gestão e dos sistemas de transporte público de passageiros (STPPs) no Brasil aponta para problemas de integração e gestão compartilhada, bem como assinala um conflito de atribuições entre os estados, os municípios e a União, situação habitual quando se trata dos serviços públicos de interesse comum. O arranjo político instituído para o setor, com a dicotomia entre estados e municípios quanto à titularidade do

serviço de transporte público, acaba indo de encontro aos preceitos fundamentais de planejamento e gestão de transportes.

Parte dos problemas de mobilidade nos espaços metropolitanos é decorrente, em grande medida, desse conflito institucional, o qual implica, em muitos casos, a inexistência de uma gestão integrada dos transportes. Nos casos em que o governo estadual toma para si a responsabilidade, como em São Paulo e Goiás, o serviço de transporte metropolitano acaba sendo prestado independentemente da adesão dos municípios. Enquanto na constituição de um consórcio público, como observado na Região Metropolitana (RM) de Recife, o processo de construção acaba sendo mais colaborativo entre os envolvidos, ressaltando-se, também nesse caso, um importante papel do governo do estado na iniciativa.

Quatro apontamentos são realizados:

- o planejamento integrado dos transportes em RMs não deve estar condicionado às políticas de governo;
- o problema da falta de integração se dá em razão do pouco ou inexistente compartilhamento dos processos lógicos de planejamento e operação nas diferentes organizações envolvidas na gestão de transportes em uma região metropolitana;
- os casos de sucesso quanto à integração física apontam para o papel fundamental da governança, evitando-se a prevalência de *políticas de governo* prejudiciais aos sistemas de transporte; e
- é necessária a associação dos sistemas de TPP às atividades econômicas necessárias ao fomento da demanda por transporte público.

1. Foram consideradas as RMs de Goiânia, de São Paulo, do Rio de Janeiro e de Recife.