

Fomos excluídos! Política de Mobilidade Urbana: você sabia que a motocicleta foi excluída?

O Brasil passou 50 anos incentivando a produção e comercialização de automóveis, ignorando os meios de transportes coletivos, especialmente o ferroviário. Todavia, com um passe de mágica, por meio da Lei 12.587, de 12 de janeiro de 2012, sancionado pela Presidente Dilma, nossos legisladores querem que os cidadãos passem a utilizar o transporte público, veículos não motorizados como bicicleta, ou se tornem tão somente pedestres, deixando de lado o meio de transporte individual motorizada, ou seja, carros, motos e motonetas.

A legislação prevê instrumentos impopulares como a restrição da circulação em horários predeterminados (o chamado "rodízio" que já existe em São Paulo). Também permite a cobrança de tarifas para a utilização de infraestrutura urbana que pode dar margem aos "pedágios urbanos", espaços exclusivos para o transporte público coletivo e para meios de transporte não motorizados, além de estabelecer políticas para estacionamentos públicos e privados. O texto também esclarece os direitos dos usuários de meios de transporte, como o de ser informado sobre itinerários, horários e tarifas dos serviços nos pontos de embarque e desembarque, algo redundante, já que esse direito existe, ao menos implicitamente, desde quando se iniciou o transporte coletivo, mas jamais foi respeitado.

Todos sabem que nosso transporte público é caro e de péssima qualidade. Seu "custo X benefício" é pífio, tanto do ponto de vista financeiro, quanto do ponto de vista tempo de deslocamento que acaba se traduzindo em desperdício de dinheiro. Um indivíduo que sai de São Bernardo do Campo/SP, cidade onde vive o ex-presidente Lula, em direção ao centro financeiro de São Paulo, av. Paulista, necessitará de duas conduções – ônibus da EMTU e Metrô. Partindo do terminal Ferrazópolis da EMTU com a linha 288, chegará ao terminal Jabaquara do Metrô gastando R\$ 3,10. Ali, com mais R\$ 3,00 embarcará no Metrô com destino a estação Brigadeiro, fazendo baldeação na estação Ana Rosa, passando da Linha 1 – Azul para a Linha 2 – Verde. No trecho de ônibus, de cerca de 30km, levará aproximadamente de 1h40, podendo em horário de pico levar até duas horas ou mais, sem contar o desconforto pela lotação e calor. No Metrô a viagem durará cerca de 30-35 minutos. Total da despesa diária: R\$ 12,20 para ida e volta, tempo gasto, quatro horas da jornada com sorte.

Em uma motocicleta com sistema flex de injeção eletrônica, na velocidade das vias públicas, com álcool/etanol (R\$ 1,89), o gasto neste mesmo trecho será de, aproximadamente, R\$ 2,83, considerando média de consumo de 40 Km/l e 30 minutos para se alcançar a meta. Com gasolina (R\$ 2,69), a despesa subirá para R\$ 3,22, com o consumo estimado em 50km/l.

Assim, parece óbvio o benefício do veículo de duas rodas em face do transporte coletivo atual ou ao automóvel, quer seja no quesito tempo, quer seja no quesito mobilidade, quer seja no quesito bolso, pois a economia é de R\$ 9,37 por dia utilizando etanol ou de R\$ 8,98 se utilizar gasolina. Por mês a economia é de R\$ 180,00, ou R\$ 2.100,00 por ano.

Quanto ao uso da bicicleta, estamos convencidos que a ausência de ciclovias somada à topografia desfavorável e ao clima tropical restringe tal alternativa. Na Alemanha, mais de 40 mil km de ciclovia interligam praticamente todo país. E aqui, quantos quilômetros temos na montanhosa São Paulo?

Em recente estudo “Análise do impacto de deslocamentos com motocicletas”, de um centro de pesquisas especializado em estudos da mobilidade da Bélgica, o TML (Transport & Mobility Leuven), o pesquisador, não motociclista, Isaak Yperman, utilizou como laboratório a rodovia E40, que liga sua cidade, Leuven, à capital Bruxelas, em um percurso de 10km. Tal trabalho demonstra um prejuízo de nada menos que 7 milhões de euros por ano pelo congestionamento de 10km por dia, enfrentados por todos os cidadãos que utilizam o sistema entre as 6:30 e 9:30hs. Segundo o mesmo estudo, com veículos de duas rodas, a mobilidade aumentaria em 60%, um número extraordinário, e com economia decorrente idem.

Segundo recente estudo da CET/SP, nos horários de pico, 78% das principais vias são dominadas pelos automóveis – dentro deles, são transportados apenas 28% dos paulistanos que optam pela locomoção sobre rodas. Enquanto isso, os ônibus de linha e fretados, com ocupação de 8% do asfalto, levam 68% das pessoas.

Se um automóvel ocupa o lugar de seis motocicletas, quanto se ganharia de mobilidade urbana incentivando o uso da moto? Em qualidade de vida, quanto melhoraria? Isso sem citar a economia decorrente do fim dos grandes congestionamentos e a drástica redução de emissões de poluentes.

No texto “Do jeito que está, não pode ficar. A CNH – Carteira Nacional de Habilitação precisa ser revista. O que fazer?”, defendemos a mudança da categoria “B” embasados em dois objetivos: educacional, já que o motorista precisa pilotar, ao menos na escola, um veículo de duas rodas para respeitá-lo na via pública e por questão de mobilidade, substituir o carro, que na grande maioria, leva só o motorista, pela scooter.

A mencionada Lei de Mobilidade Urbana de abril de 2012 pretende dar equidade no uso do espaço público como uma das diretrizes do planejamento. Para seus autores, criar dificuldades para os meios de transporte individual e facilidades para o transporte coletivo é a receita para resolver o problema crônico de trânsito das cidades, mas infelizmente coloca na mesma vala

comum os automóveis e os veículos de duas rodas motorizados. É um erro, já que motos e scooters são meios econômicos, pouco poluentes e que ocupam menos espaço na via pública.

Contraponto a esta incompreensível ação do governo brasileiro, é assumida pela Sra. Annick Lepetit no ano de 2009, quando assistente da Secretaria de Transportes e Espaço Público da Prefeitura de Paris. A administradora pública anunciou em coletiva de imprensa que até 2014 seriam criadas mais 18 mil vagas para motocicletas, mais do que o dobro das oito mil criadas em Paris entre 2001 e 2008. “Vamos concentrar a criação dessas novas vagas em locais em que automóveis não podem passar. Serão eliminadas 2.500 vagas de estacionamento de automóveis, enquanto outros 5.400 lugares virão de calçadas que medirem mais de 6,20 metros de largura. Desde que se mantenha a passagem e a segurança dos pedestres.” Como se vê, Paris e seu bem menos caótico trânsito se comparado a São Paulo, privilegia a moto/motoneta/scooter mesmo tendo uma malha de transporte coletivo – metrô e ônibus, excepcional.

Infelizmente, o caminho traçado pelos nossos governantes vai na contramão do método parisiense, restringindo a circulação, promovendo o pedágo urbano e desconsiderando a criação de áreas de estacionamento. É típico do Brasil optar pela proibição e onerar o cidadão, com se já não pagássemos uma fortuna de impostos e taxas.

O velho ditado: “faça o que eu mando, mas não faça o que faço”, se comprova diante de um fato recente: com queda nas vendas de automóveis, em plena vigência desta Lei de Mobilidade Urbana, o Governo Federal isentou IPI por, praticamente, todo o ano de 2012, com a indústria automobilística. Resultado: vendas recorde. Ou seja, a lei de mobilidade urbana que nasceu muito mais para “grego ver”, para mostrar em termos de política exterior o que o Brasil não é e levará décadas para alcançar a utopia do texto legal, ao menos com as ações e políticas no presente.

Em países que se pensa verdadeiramente na mobilidade urbana não há necessidade de lei, as ações fluem naturalmente como política de Estado apartidário, e que principalmente não discrimina clássicas e econômicas soluções de transporte individual como a motocicleta, que seja em Paris, Milão, Londres ou Barcelona servem a grande parcela do povo.

Qual o bom senso do ponto de vista ambiental e de mobilidade equiparar uma moto a um SUV que chega a consumir 1 litro de combustível a cada 3,5 quilômetros? Restringir caminhões, ônibus e motocicletas para a fluidez dos automóveis faz sentido? Não, claro, mas é o que ocorre na maior cidade do Brasil, São Paulo, que vive um caos diário com o trânsito e continua privilegiando os automóveis. Um exemplo: a Avenida 23 de maio, há pouco mais de 15 anos, passou de quatro para cinco faixas com o estreitamento

dessas faixas de rolamentos, o que fez aumentar os acidentes com motocicletas. E o que dizer da via expressa da Marginal Tietê, proibida para motocicleta, jogando-as na pista local? Festejou-se bestamente o fim das mortes na via expressa mas, cadê os números de acidentes na pista local?

Carro no Brasil é sinônimo de status e poder, cuja elite se condiciona a não dividir o espaço público com os “pobres e marginais” que utilizam moto. É intrínseca a psicopatia da força: quem tem mais lata vence e, o pior, sob a benção do Estado.

Se em todas as grandes cidades europeias vemos executivos utilizando scooters, no Brasil infelizmente há um longo caminho a ser percorrido e paradigmas a serem quebrados para tornar a cena comum. Não é uma lei que vai alterar da noite para o dia o preconceito de uma elite míope, que discrimina a moto tomando por base a distorcida realidade causada pelo mau comportamento de poucos ao guidão.

***André Garcia é motociclista, advogado especialista em Gestão e Direito de Trânsito, colunista na imprensa especializada de duas rodas, idealizador do Motociclismo com Segurança que busca aculturar a sociedade em segurança viária por meio de palestras e aulas de pilotagem, laureado com o Prêmio ABRACICLO de Jornalismo em 2008 com matéria de segurança viária.**