

## **ELEIÇÕES 2024: OPORTUNISMO PRAGMÁTICO 10 X 0 MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL\***

11 de outubro de 2024.

Para quem atua na área da mobilidade urbana, as eleições municipais sempre aparecem como uma extraordinária oportunidade para a qualificação do debate, para o comprometimento efetivo de candidatos com a pauta da sustentabilidade, um momento para efetivamente repensar em novos modelos para as cidades e para promover e impulsionar uma discussão profunda com a sociedade, visando iniciar um longo e contínuo processo de transformações qualitativas, onde toda a coletividade será beneficiada.

Pensando nisso, um grande esforço é sempre empreendido por diversas organizações, incluindo o MDT, para a produção de cartilhas e outros materiais visando orientar aos participantes do pleito eleitoral acerca das questões que envolvem a mobilidade urbana. No entanto, tão logo se inicia o processo de campanha eleitoral, as nossas ingênuas expectativas são logo frustradas quando tomamos conhecimento das propostas apresentadas por candidatos (as) a prefeitos (as) e vereadores (as), que são pautadas muito mais interessadas em acenar para a torcida do que propriamente como um compromisso em fortalecer a política pública.

E o repertório de proposições desconectadas da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e dos planos municipais de mobilidade (PlanMob) só vai aumentando a cada pleito eleitoral. Tem propostas para redução ou eliminação integral de redes cicloviárias já existentes nas cidades; para a retirada dos radares de fiscalização de velocidade nas vias urbanas; para aumento da velocidade atualmente permitida nas vias urbanas; para a liberação da circulação de automóveis e motocicletas em faixas preferenciais ou corredores exclusivos do sistema de transporte público; para a não aplicação do sistema de rodízio de automóveis aos veículos de aplicativos; para a ampliação do sistema viário, visando garantir a tão desejada fluidez para o transporte individual motorizado e, ainda, para a diminuição da fiscalização de trânsito, com conseqüente redução na emissão de autos por cometimento de infrações que são efetivamente praticadas.

A eleição deste ano também já ficou caracterizada pela ampla e quase irrestrita defesa da proposta de implantação do programa de Tarifa Zero dentro dos sistemas de transporte público das cidades, assumida por candidatos em todos os cantos do país e de todos os espectros ideológicos, quase sempre tendo um viés estritamente eleitoral, na tentativa única da captura de apoio ao projeto político, mas sem nenhum compromisso na articulação com um contexto mais amplo e integrando ações globais, na perspectiva da qualificação dos sistemas de transporte público, da implementação da mobilidade urbana sustentável e da garantia de segurança viária.

Por outro lado, é preciso reconhecer que alguns poucos candidatos (as) se mantiveram firmes na defesa da integralidade da política de mobilidade urbana dentro do processo eleitoral, e esse grupo é quase sempre representado por ex-gestores ou ativistas já comprometidos historicamente com a defesa de projetos de cidades voltados para as pessoas, inclusive com a grata surpresa da confirmação da eleição este ano para o legislativo municipal. Destaco aqui, em especial, o caso da incansável cicloativista Renata Falzoni, eleita vereadora na cidade de São Paulo, a quem não conheço pessoalmente, mas que com certeza será uma importante

referência para qualificar o debate dentro da Câmara Municipal, defendendo não só a pauta da mobilidade, mas também da segurança viária e do meio ambiente.

Entretanto, desconfio que mais uma vez perdemos a chance de aprofundar e avançar com o debate da mobilidade urbana dentro da sociedade, estimulando a consciência da necessidade da mudança de paradigmas e da construção de novos modelos para as cidades. Infelizmente, em que pese o fato de ainda termos segundo turno em várias cidades do país, uma contribuição inexpressiva será produzida ao final do processo, e a política de mobilidade vai continuar sem assumir o papel de protagonismo dentro da agenda institucional, o que é uma pena.

As eleições deste ano demonstraram de forma muito clara que há um pragmatismo eleitoral que guia as candidaturas, principalmente aquelas que disputam os executivos municipais, onde se estabelece um mesmo padrão de comportamento quando se trata da mobilidade urbana, não importando se a orientação ideológica é de centro, direita ou esquerda. A abordagem de questões como a necessidade de regulação e de revisão dos privilégios dos automóveis dentro do sistema viário é um tema majoritariamente evitado nas campanhas eleitorais, pois há a compreensão de que os candidatos devem se manter distantes dos temas que possam suscitar confrontos com determinados segmentos da sociedade e ameaçar a captação de votos.

Esse fenômeno não é exclusividade do nosso país, está vinculado diretamente ao processo da democracia representativa (e aqui não vai nenhuma crítica ao modelo), vide o caso recente ocorrido na cidade de New York/EUA, que vinha construindo há algum tempo a proposta para a implantação da cobrança de uma taxa de congestionamento (pedágio urbano) sobre veículos que acessassem determinada área da metrópole, com previsão para início em julho/2024, com a geração de recursos financeiros que contribuiriam para o financiamento do sistema de transporte público, mas que foi suspensa por decisão da Governadora do Estado, coincidência ou não, apenas cinco meses antes das eleições americanas programadas para o mês de novembro. A esse respeito, inclusive, há algum tempo faço algumas reflexões, que não são consensuais, acerca do prejuízo que a existência do instituto da reeleição para cargos ao executivo municipal traz para a política de mobilidade urbana das cidades, uma vez que esta tem como pressuposto a desconstrução de modelos atualmente existentes.

Enfim, usando uma linguagem futebolística, a mobilidade urbana perdeu de goleada para o pragmatismo eleitoral dos candidatos. Isso é ruim. Resta a nós continuarmos na luta.

**\* Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, e é membro titular do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal.**