
Cid Moura: Lei da mobilidade urbana não ajuda Copa no Brasil

Quando foi realizada a Copa do Mundo na África (2010), peritos em assuntos coletivos de cidades alemãs usaram a experiência adquirida com a Copa na Alemanha, em 2006, para alicerçar cidades sul-africanas em várias áreas.

O diferencial é que a filosofia empregada pelo grupo alemão era a de desempenhar benesses que perdurariam após a Copa do Mundo.

Em Munique, em 1972, por exemplo, criou-se um sistema rodoviário urbano totalmente novo. Com isso, atingiu-se um avanço em relação a outras cidades daquela época.

No Brasil, muito se tem ouvido falar em construções de estádios de futebol. Discute-se o prazo exíguo para construção e se haverá ou não dinheiro público nos empreendimentos. Contudo, a discussão não tem se aprofundado no que toca às operações de infra-estrutura.

Segundo informado pelo Wikipédia, a enciclopédia livre: *O Governo Federal informou em 17 de maio de 2010, que fará uma concessão de incentivos fiscais para a construção e remodelação de estádios para a Copa de 2014. Em nota, o Ministério da Fazenda disse que "a concessão será de isenção fiscal para os estádios da Copa do Mundo, que não terão de pagar Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto de Importação (II) ou contribuições sociais (PIS/COFINS)."*

Pelo conceito técnico; infra-estrutura englobaria sistemas viários, de saneamento e de fornecimento de energia de uma cidade ou região. De fato, após a década de 1990, os investimentos públicos em infra-estrutura reduziram-se substancialmente.

Às vésperas da Copa do Mundo, é preocupante não verificarmos discussões concretas sobre formas de investimentos em infra-estrutura no Brasil. Não se defende, aqui, que deverá haver exclusividade de aporte de verbas públicas, mas, investimentos substanciais e concretos.

Em Minas Gerais, por exemplo, a lei 14.868 de 16/12/2003 que dispõe sobre o Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas determina em seu artigo 5º diversas possibilidades de investimento em infra-estrutura sob a nova modalidade de Concessão. In verbis:

“Art. 5º – Podem ser objeto de parceria público-privada:

...

II – a construção, a ampliação, a manutenção, a reforma e a gestão de instalações de uso público em geral, bem como de terminais estaduais e de vias públicas, incluídas as recebidas em delegação da União;

III – a instalação, a manutenção e a gestão de bens e equipamentos integrantes de infra-estrutura destinada a utilização pública;...”

No dia 13 de abril de 2012 começou a vigorar a Lei Federal 12.587/2012. A legislação institui as

diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A nova legislação prevê mecanismos para otimizar a mobilidade urbana nas grandes cidades. Por exemplo: os municípios com mais de 20 mil habitantes serão obrigados a elaborar planos de mobilidade urbana em até três anos.

Segundo informações divulgadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), a nova lei não é suficiente para assegurar a sustentabilidade das cidades, com a necessária majoração dos investimentos, diminuição dos congestionamentos e da poluição do ar e a otimização da qualidade dos serviços públicos de transporte.

Sem adentrarmos no fato de que a lei estipula prazo de 03 anos para os municípios elaborarem política de mobilidade urbana, é certo que normas como esta em comento, geralmente são abstratas e evasivas. Faltam regras objetivas e cogentes.

Desta arte, a lei 12.587/2012 não auxiliará em quase nada a Copa do Mundo no Brasil. Justamente no ponto em que seria viável a admissão de investimento e gasto público em mobilidade urbana, verificamos um total desinteresse das autoridades públicas.

Para concluir diríamos que iniciamos este texto citando o exemplo da Alemanha e da África do Sul que colhem até os dias de hoje benefícios de suas Copas do Mundo, e que, infelizmente não visualizamos esta mentalidade em terras tupiniquins.

Date Created

18/05/2012