

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 16

Incentivos à mobilidade, por uma cidade igualitária e participativa

Fabio Scaringella (*)

Historicamente, a cidade de São Paulo se desenvolveu sem nenhum tipo de planejamento urbano, forçando seu crescimento de maneira desequilibrada, existindo um evidente divórcio de leis de trânsito, transporte e uso do solo, impactando diretamente sobre a condição de mobilidade urbana. Desta forma, os problemas atuais que a cidade enfrenta são muito grandes para serem superados de forma rápida ou tendo apenas um foco de ação.

Neste sentido, o poder público sempre alimentou a ideia de que problemas de mobilidade teriam solução baseada em obras viárias de capital intensivo como novas avenidas, pontes, túneis, entre outros, em uma clara sinalização do automóvel particular como agente principal das ações públicas.

Em outras palavras, nas últimas décadas houve claro incentivo ao uso do carro em detrimento a outros modais. Porém, atualmente entende-se que é preciso encontrar solução que tente valorizar cada vez mais a distribuição racional dos deslocamentos nas vias urbanas, priorizando, para isso, o transporte público. A nova Lei Federal de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, 12587/2012, é um salto qualitativo e normativo neste sentido e, portanto, um importante marco na gestão das políticas Públicas.

Um dos pontos de destaque trazidos pela lei trata da “justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços” e a “equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros”. Nesse aspecto, a nova lei determina um princípio de igualdade ao reconhecer a existência de algumas desigualdades tanto no uso do espaço urbano como na consideração dos custos, privados ou sociais, do uso dos diferentes modos de transportes.

Ao textualizar esse princípio, criou-se amparo legal necessário para que os municípios implantem políticas de taxação ou subsídios, no sentido de priorizar modos de transporte públicos, alternativos e sustentáveis; ou ainda desestimulando o uso intensivo do automóvel particular.

Como já compreendido, o uso prioritário dos meios de transporte individuais gera enormes impactos econômicos, sociais e ambientais ao meio urbano. A inserção dessa noção de equidade na lei avança no sentido de buscar uma correção dos mesmos.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Por sua vez, o aumento na oferta do transporte público, por si só, não se apresenta como solução óbvia ou imediata, dado que para determinados segmentos da população os custos privados do uso do automóvel particular podem ser vantajosos aos do uso do sistema de transporte público devido à externalização de parte dos custos de locomoção.

Para reduzir definitivamente o trânsito e incentivar o motorista a usar o transporte público é preciso internalizar o custo de quem quer dirigir em ruas congestionadas. Neste sentido, o Pedágio Urbano é a grande opção, com o objetivo de promover a fluidez no trânsito, racionalizando o uso do solo em áreas adensadas e disciplinando o espaço urbano. Baseado na ideia de que o meio socialmente mais justo de dividir a utilização de um espaço público, cada vez mais escasso e competitivo, se faz através da cobrança, sendo esta de forma eletrônica, através de uso tecnológico de fiscalização e controle.

Porém, como mencionado, uma ação isolada não surtiria o efeito desejado, sendo necessária a aplicação de um conjunto de ações coordenadas, entendendo as limitações de tempo, espaço e orçamento da cidade. Neste ponto a tecnologia da informação exerce papel essencial. Antes de ser um meio de fiscalização, é um importante mecanismo de gestão e controle de forma acessível e irrestrita.

Assim, só se transformará a realidade se houver um adequado conhecimento da mesma, desta forma, o uso da tecnologia em larga escala é fundamental, em ações como:

- Identificação automática veicular e ampliação da rede de câmeras inteligentes, monitorando em tempo real as viagens dos diferentes agentes (públicos e privados);
- Novos investimentos em uma central de controle operacional moderna, com câmeras nos principais pontos da cidade, possibilitando ciclo de resposta instantâneo;
- Novo modelo de semáforos inteligente, dotado de uma ferramenta de planejamento, considerando efeitos de sazonalidade e priorizando a passagem de coletivos em faixas exclusivas e corredores;
- Disponibilizar informações precisas a população, seja através de placas de sinalização e informação distribuídas pelas principais vias e pontos da cidade ou de forma colaborativa, ainda que através de ferramentas de crowdsourcing para as pessoas, voluntariamente, compartilharem informações sobre situação do trânsito, pontos, rotas, linhas, entre outras e, com base nelas, otimizar as necessidades de transporte e mobilidade da cidade, criando uma rica base de informações;
- Integração de meios de pagamento e cobrança em diferentes modais, estimulando o uso, seja por facilidade, comodidade ou desconto, ao usuário do sistema público de transportes.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Com tais propostas, em sintonia com um ambiente tecnológico bem planejado, seria gerado informação suficiente em tempo real sobre deslocamentos para entender como, de fato, o fluxo ocorre. Isso resultaria em estímulos e dados para a organização da cidade, desde reorientação das normas e regras para circulação de veículos (de carga, individual ou coletivo), bem como das áreas de estacionamento no centro da cidade, além de permitir maior o controle da frota e de passageiros, permitindo análise origem-destino em escala de grande precisão e imediata, promovendo maior agilidade em fiscalização e atendimento no sistema viário.

Vale notar que a implementação do pedágio além do desincentivo ao uso do carro, reorientando a lógica de trânsito e transporte da cidade, geraria nova fonte de receita, recuperando os investimentos e custos das medidas acima expostas e possibilitando reinvestimentos na melhoria e ampliação de novos modelos de transporte público e alternativos não motorizados, retirando o excesso de carros das ruas, beneficiando a fluidez, segurança e o meio ambiente.

Como exemplo, seria possível a melhoria do sistema de corredores existentes, elevando a quantidade e alcance destes, ou mesmo convergindo para a implementação de um modelo de BRT na cidade. Em alguns trechos, especialmente nas áreas centrais, seria possível revitalizar e melhorar o modelo de trólebus, bem como planejar e executar projetos para implementação de um modelo de VLT urbano em áreas com maior demanda, além da expansão das ciclovias e ciclofaixas, munidas com bicicletários públicos em pontos principais, além de possibilitar gratuidade a uma parcela maior da população ou mesmo descontos nas tarifas aplicadas.

É importante ressaltar que todas as medidas devem convergir para a utilização do espaço público entre os meios de locomoção de forma socialmente justa e democrática, priorizando o transporte público, inclusive orientando a melhoria deste serviço, reorientando o desenvolvimento urbano, desconcentrando a cidade, aproximando as pessoas do emprego da moradia e lazer, corroborando com a ideia de cidade inteligente, igualitária e participativa.

() Fabio Scaringella é Economista pela Universidade Presbiteriana Mackenzie e Mestrando em Ciências Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP*