

Encontro Rumo à Conferência Habitat III
São Paulo, 29 de fevereiro e 1º de março de 2016
(Praça das Artes, Av. São João, nº 281, Centro)
Mesa 02 – Desafios da Cidade Motorizada

RELATORIA

Painel: Mesa 02 – Desafios da Cidade Motorizada

Data: 29/02/2016, 11h às 12h30

Relator(a):

Gláucia Maia de Oliveira - Semob

Marcos Daniel Souza dos Santos - Semob

1. INTRODUÇÃO

O objetivo do encontro é compartilhar um painel de temas sociais e urbanos que permita ampliar o debate nacional e internacional, de forma a subsidiar a posição brasileira nas proposições relacionadas à Agenda Pós-2015 e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especialmente ao ODS 11 relacionado ao tema de “Cidades Sustentáveis”. Tais assuntos também serão foco de grande parte dos debates que ocorrerão na Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III), prevista para acontecer em Quito, Equador, em outubro de 2016.

O objetivo central desta mesa é: debater os desafios e estratégias para a mudança dos padrões de deslocamentos nas cidades, com destaque para a redução da demanda por viagens motorizadas individuais, promoção e financiamento do transporte público e inovações tecnológicas para o controle de emissões e maior eficiência energética. Pensar as cidades considerando os modos motorizados, com destaque para a gestão dos transportes públicos coletivos e do uso do automóvel alinhado às demais políticas setoriais de desenvolvimento urbano, é de fundamental importância para o alcance de uma mobilidade urbana mais sustentável dentro de uma nova Agenda Urbana em construção.

2. BREVE PANORAMA/CONTEXTO DO TEMA

Os palestrantes discutiram sobre a forma de planejamento da mobilidade urbana de maneira multidisciplinar e integrada, e a importância do envolvimento da sociedade neste processo. Foi enfatizada a necessidade de transparência e construção de capacidades na sociedade viabilizando sua efetiva participação na construção de uma nova agenda urbana.

Também foi discutida a necessidade de inovação nas formas de financiamento do setor considerando novos modelos de negócios e captação do valor da terra em áreas de valorização imobiliária decorrente de investimentos públicos, além de uma melhor alocação de recursos existentes em iniciativas que levem à uma mobilidade urbana mais sustentável.

Foi também discutida a importância das inovações tecnológicas no setor, desde o uso de combustíveis menos poluentes quanto no sucesso de aplicativos móveis que modernizam o uso e a gestão dos transportes e ampliam as possibilidades de modos e integrações entre sistemas. Ainda nesse sentido foram destacadas as novas oportunidades de mercado e, como

Organização:

ConCidades
Conselho das Cidades

Secretaria Nacional de
Habitação

Ministério das
Cidades

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PÁTRIA EDUCADORA

Apoio:

Cities Alliance
Cities Without Slums

PREFEITURA DE
SÃO PAULO

Habitat
para a Humanidade

CBIC

cooperação
alecma

giz

Encontro Rumo à Conferência Habitat III
São Paulo, 29 de fevereiro e 1º de março de 2016
(Praça das Artes, Av. São João, nº 281, Centro)
Mesa 02 – Desafios da Cidade Motorizada

resultado, o surgimento de novos serviços de mobilidade tais como o compartilhamento do automóvel, de bicicletas, estacionamento de bicicletas e serviço de táxi compartilhado.

Foi destacado o papel da mobilidade urbana na equiparação de oportunidades nas cidades, democratização do espaço público, promoção da equidade e inclusão social por meio da universalização do acesso pelo transporte público, enquanto uma forma de materialização do “direito à cidade”. Além disso, foi destacada a importância de um planejamento urbano em que se considere a adequada localização das oportunidades das atividades na cidade como forma de se produzirem deslocamentos mais sustentáveis, como a pé ou por bicicletas.

Com relação à qualidade do meio ambiente foi destacada a importância de se buscar o aumento da participação nos transportes públicos e não motorizados no conjunto de deslocamentos da população para a melhoria da qualidade do ar e a redução do consumo de energia e assim, a redução de emissões de gases de efeito estufa e de poluentes locais.

Por fim, foi discutido a importância de uma nova abordagem nos planos de mobilidade inserindo o controle da demanda por transporte individual como estratégia política clara e objetiva, buscando sair do tradicional método de planejamento de transportes em busca de uma maior influência nas demandas da sociedade por deslocamentos.

3. PRINCIPAIS PONTOS DISCUTIDOS

- Mudança de paradigma: mudança da cultura carrocêntrica. A tendência de desmotorização observada em diferentes estudos no Japão, América do Norte e na Europa mostra que os automóveis são menos atrativos para as gerações mais jovens. Esta tendência deve ser estimulada no Brasil.
- Participação dos transportes urbanos nas emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais: No caso de gases de efeito estufa, só o setor de transportes contribui com quase metade das emissões no Brasil, divididos em cargas (45,7%) e passageiros (54,3%). No caso de passageiros, a maior contribuição é do transporte individual (78% das emissões de GEE dos transportes terrestres no Brasil são provenientes do transporte individual de passageiros).
- Crescimento exponencial de novas tendências, como por exemplo car sharing, bike sharing, uso de aplicativos para smartphones, áreas com proibição de uso de automóveis ou com controle de emissões.
- Recente entendimento de que mobilidade urbana é resultado de políticas públicas. O tema era até então deixado na esfera da decisão pessoal. Porém as pessoas respondem aos comandos e orientações, explícitos ou não, do poder público nas três esferas de governo. Assim é necessário uma intervenção dos governos com relação aos investimentos e mecanismos de controle, remuneração e financiamento.
- Fatores que levam à escolha modal: Renda, Tempo de viagem, Custo, Conforto e Segurança. O transporte público coletivo é mais lento que o transporte individual, e considerando apenas os preços relativos, usar o transporte público coletivo é mais caro do que usar carro ou moto. Todos os sinais da política levam à escolha do transporte individual (estacionamento gratuito nas vias, acesso a financiamento e linhas de crédito

Organização:

ConCidades
Conselho das Cidades

Secretaria Nacional de
Habitação

Ministério das
Cidades

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PÁTRIA EDUCADORA

Apoio:

Cities Alliance
Cities Without Slums

PREFEITURA DE
SÃO PAULO

Habitat
para a Humanidade

CBIC

cooperação
alemã

giz

Encontro Rumo à Conferência Habitat III
São Paulo, 29 de fevereiro e 1º de março de 2016
(Praça das Artes, Av. São João, nº 281, Centro)
Mesa 02 – Desafios da Cidade Motorizada

para comprar carros). O padrão de mobilidade das cidades brasileiras é resultado desse conjunto de sinais e medidas práticas que os governos têm adotado.

- O transporte público requer financiamento para o seu desenvolvimento. No entanto existe uma dependência excessiva de fundos públicos. Fontes de financiamento alternativas e nova arquitetura de financiamento são, cada vez mais, consideradas indispensáveis. Necessidade de uma gestão moderna dos transportes públicos, com nova visão de negócios.
- A contribuição dos beneficiários diretos e indiretos, como a captação do valor da terra, está cada vez mais sendo incorporada em modelos de financiamento de transportes públicos e deve ser estimulada.
- A tecnologia móvel permite uma eficiente gestão da mobilidade. Essas tecnologias permitem prever os hábitos de mobilidade, estimar capacidades dos sistemas, preparar os sistemas de transportes para atender a nova demanda.
- Necessidade de baixar as velocidades de tráfego nas vias, tanto para aumentar a segurança das pessoas, quanto para compartilhar os espaços entre os vários modos de transportes. É importante se pensar as cidades a partir de tempo razoável de deslocamento para as atividades cotidianas.
- Relevância dos movimentos sociais que sempre existiram e estão mostrando sua força no Brasil para a construção de uma nova agenda urbana. Desde de pessoas que individualmente estão dispostas a mudar seu comportamento, passando por pequenos grupos organizados, até grandes associações que se organizam para mudar a realidade urbana. Necessidade de capacitação e empoderamento da sociedade com relação ao tema.

4. PRINCIPAIS DESAFIOS RELACIONADOS AO TEMA

- O planejamento de transportes é permeado por uma visão política do problema e exige uma abordagem multidisciplinar, de engenharia, sociologia, planejamento urbano, etc. Sua solução também deve ter essa abordagem integrada.
- Necessidade de construção de evidências para se mostrar o resultado das ações que estão sendo executadas. Avaliação dos resultados da política de mobilidade urbana deve compor de dados compreensíveis para a população, permitindo o controle social (as informações são acessíveis para a população? A população consegue discutir e participar das decisões?)
- Necessidade de construção de capacidades nos movimentos sociais: formação de uma agenda pautada em que outra cidade é possível. O pacote de intervenções de uma cidade vai ser resultado dessa reflexão e do grau de amadurecimento da sociedade. As demandas sociais podem colocar uma agenda progressista para frente.
- Desafio de se construir politicamente a aceitabilidade de algumas medidas a favor da mobilidade sustentável. Como fazer esse diálogo com a sociedade, indústria automobilística, com comércio e setores produtivos. Construção de um diálogo constante aliado ao monitoramento de metas e ações.

Organização:

ConCidades
Conselho das Cidades

Secretaria Nacional de
Habitação

Ministério das
Cidades

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PÁTRIA EDUCADORA

Apoio:

Cities Alliance
Cities Without Slums

PREFEITURA DE
SÃO PAULO

Habitat
para a Humanidade

CBIC

cooperação
alemã

giz

Encontro Rumo à Conferência Habitat III
São Paulo, 29 de fevereiro e 1º de março de 2016
(Praça das Artes, Av. São João, nº 281, Centro)
Mesa 02 – Desafios da Cidade Motorizada

- Deve-se fazer uso das novas tecnologias para inovar nas formas de receitas para os sistemas. Uso de aplicativos que criam redes de negócios paralelos.
- O sistema regulatório de 20 ou 30 anos atrás deve ser repensado e adaptado pois não consegue acompanhar o modelo atual com as rápidas mudanças. Existe um crescimento de novas tendências (car sharing, bike sharing, uso de aplicativos para smartphones, áreas com proibição de uso de automóveis ou com controle de emissões, etc.) que necessitam de regulação.
- Planos bem elaborados devem ter uma boa estratégia política para serem executados.
- Necessidade de qualificação dos sistemas, não apenas de forma quantitativa mas também com qualidade, agregando uma visão mais moderna de como o transporte pode ser mais eficiente.
- Necessidade de novas abordagens metodológicas no planejamento da mobilidade para se alterar a realidade. Necessidade de intervir na demanda da população por deslocamentos (TDM - Transportation Demand Management). Essa estratégia tem que estar clara como política pública dentro dos planos.

5. CONCLUSÕES

- Apenas o conhecimento técnico, sem a leitura mais ampla de política pública e com a demanda da sociedade, não é suficiente para implementação da agenda para um desenvolvimento mais sustentável. Necessidade de construir uma agenda integrada e articulada com a sociedade.
- O transporte público coletivo ainda será totalmente dependente do petróleo nos próximos 50 anos. Por um lado os países em desenvolvimento devem se preocupar com o desenvolvimento de novas tecnologias, porém considerando que essa inovação impacta diretamente no custo destes sistemas. Teremos de melhorar a eficiência energética ainda usando o petróleo, enquanto buscamos combustíveis alternativos. O transporte coletivo, o ciclismo e as caminhadas são a resposta para se alcançar a mobilidade urbana sustentável.
- A formulação dos ODS é uma segunda tentativa, após os ODM, os quais careciam de estratégias na área de mobilidade. Mobilidade é meio para se atingir o desenvolvimento sustentável. É necessário continuar os diálogos transversais e intersetoriais, incluindo outras áreas como por exemplo a área da saúde.

6. Atualmente é amplo o acesso a modelos de boas práticas mundiais. Os países em desenvolvimento estão sempre “correndo atrás” em busca desses modelos. O grande desafio para o caso brasileiro é olhar mais profundamente para a nossa realidade, principalmente através dos movimentos sociais, e tentar buscar soluções aqui já adotadas e que podem ser aprimoradas. Por exemplo, no caso das favelas brasileiras, não teríamos mais a aprender do que corrigir? Em relação à mobilidade, as ruas das favelas são compartilhadas, tratadas como extensão das casas, como espaços comuns. As ruas ativas trazem uma vida de proximidades. Trata-se de uma reflexão sobre “o que sempre é visto como problema talvez possa ser visto como solução”.

Organização:

ConCidades
Conselho das Cidades

Secretaria Nacional de
Habitação

Ministério das
Cidades

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PÁTRIA EDUCADORA

Apoio:

Cities Alliance
Cities Without Slums

PREFEITURA DE
SÃO PAULO

Habitat
para a Humanidade

CBIC

cooperação
alemã

giz