

## Os desafios da mobilidade urbana

### Os desafios da mobilidade urbana

Waldir Salvador\*

Com o caos instalado nas avenidas que enfrentamos diariamente, é evidente o desperdício de tempo e combustível para nos deslocarmos de um ponto a outro. Se analisarmos ainda os problemas ambientais, como a poluição atmosférica, por exemplo, perceberemos que o automóvel, antigamente, era uma resposta eficiente para a circulação da população, hoje está se transformando em um dos agravantes da mobilidade urbana. O incentivo ao transporte individual acarreta em enormes congestionamentos em todo o país, gerando transtornos e, para evitar que essa situação se agrave ainda mais, é necessária uma política de incentivo ao transporte coletivo, que inclui, entre outras questões, a melhoria na qualidade dos veículos públicos e o preço acessível para os brasileiros.

Implementar ações para resolver os problemas de mobilidade urbana é o grande desafio das cidades, que buscam por soluções para aprimorar a qualidade de vida dos brasileiros. A opção pelo automóvel, embora há décadas tenha se tornado uma solução muito eficiente como meio de transporte, hoje se apresenta como um problema para os centros urbanos e o número de veículos não para de crescer. Com o aumento da frota, o Brasil praticamente dobrou o contingente em apenas dez anos, alcançando 45,4 milhões de veículos no país. Atualmente, existe um carro para cada 4,4 habitantes, sendo que há 10 anos a proporção era de um para cada 7,4 pessoas. A necessidade de circulação, devido à expansão das cidades que obriga a população a se deslocar entre grandes distâncias, agregada ao incentivo de locomoção com o uso do carro levou à paralisia temporária do trânsito e, se continuarmos nesse caminho, em poucos anos esse quadro se tornará cada vez mais recorrente.

Ficar parado em congestionamentos é um hábito que, infelizmente, muitos brasileiros já estão acostumados. De acordo com o Numbeo, site internacional especializado em comparar metrópoles sob diferentes aspectos, o Brasil possui sete capitais entre as 163 cidades do mundo com o trânsito mais lento. Belo Horizonte ocupa o 19º lugar no ranking mundial, com uma média de 51,50 minutos por dia em engarrafamentos. Em nível nacional, a capital mineira aparece na segunda colocação, perdendo apenas para o Rio de Janeiro. Se fizermos um cálculo rápido, os belo-horizontinos perdem, em média, mais de 8 horas por semana dentro do veículo, o equivalente a 16 dias por ano parados dentro do carro, tempo esse que, se economizado, traria mais qualidade de vida para a população.

Como solução para reduzir os deslocamentos de pequenas ou longas distâncias em extensos períodos de tempos, as centralidades são um modelo de desenvolvimento econômico que prevê a redução das necessidades de movimentos pendulares, pois a população poderá realizar todas as atividades em apenas uma região e não dependerá mais das grandes cidades para sobreviverem. Um exemplo é o projeto na Centralidade Sul da RMBH, a CSul, que propõe o conceito de trabalhar, morar e se divertir em um só lugar, desenvolvido com planejamento urbano, uma das diversas ações que visam diminuir os problemas de mobilidade no país.

Um modelo de sucesso é a rede de transportes de Castres, na França, que desde 2006 implantou a gratuidade para atender os seus 85 mil habitantes. Seis meses depois, as primeiras estatísticas confirmaram a eficácia do modelo: o número de usuários de ônibus havia crescido em 76% atraídos pelo transporte gratuito. Outro exemplo é a iniciativa da União Europeia (UE), que lançou o Smart, *green and integrated*, um programa de desenvolvimento com investimento na ordem de UE 6,339 bilhões de euros para promover a inovação na mobilidade e na sustentabilidade do meio urbano até 2020. Além disso, outro case de sucesso nessa linha é o projeto "Civitas", também na UE, modelo baseado em três pilares: testes de soluções inovadoras e replicação de boas práticas; investimentos em mecanismos de participação ativa da cidadania para a mudança de novos hábitos; envolvimento direto das cidades em debates amplos sobre a qualidade de vida e o futuro da mobilidade.

As ações que estão sendo desenvolvidas em âmbito internacional podem e devem servir de exemplo para que órgãos públicos e privados adaptem as iniciativas em território nacional. Recentemente, Belo Horizonte foi agraciada com o prêmio Transporte Sustentável concedido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), em Nova York, Estados Unidos. A capital mineira foi reconhecida internacionalmente pelos modelos bem-sucedidos de mobilidade urbana, dentre eles: a implantação de 23 quilômetros do BRT Move; 70 quilômetros de cicloviárias; 40 estações de bicicletas compartilhadas; 5,5 quilômetros de corredores exclusivos para ônibus. Minas Gerais pode ter dado o primeiro passo, mas é necessário, também, investir em políticas para o desenvolvimento de ações de mobilidade e centralidades em todo o país, propostas que preveem um grande alívio no trânsito que, atualmente, está completamente caótico.

\* Superintendente da CSul Desenvolvimento Urbano