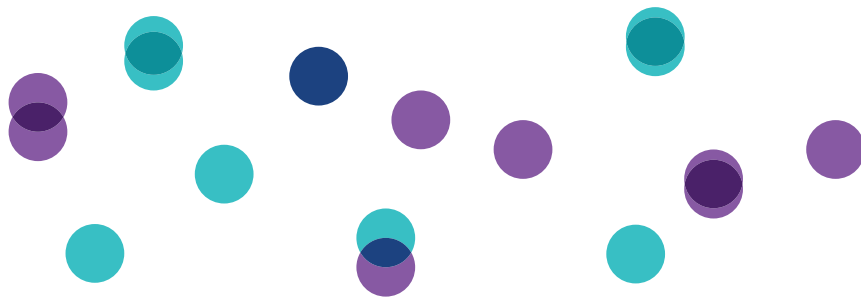


seminário
POLÍTICAS PÚBLICAS
EM DEBATE
O QUE SABEMOS
O QUE QUEREMOS



RELATÓRIO

CIDADES, MOBILIDADE URBANA E IMPASSES AMBIENTAIS

Debatedores Paula Santoro (FAU-USP); Ciro Biderman (Cepesp-FGV); Walter Figueiredo de Simoni (Instituto Clima e Sociedade)

Mediador José Marcelo Zacchi (Gife)

Participantes que comentaram Carlos Eduardo F. Torres (Cebap), Eduardo Vasconcelos, Fernando do Marylin Center-Cebap [ausente na lista], Camila Aloï (GIFE), Sérgio Leitão, Giovana [ausente na lista], Carolina Magosso (Gife)

Relatora Mariana Mazzini Marcondes

O que sabemos?

O Urbano brasileiro é um território em conflito

Paula Santoro, Ciro Biderman e Walter de Simoni concordam que o urbano é um território em conflito no Brasil. Os conflitos entre os interesses públicos e privados permearam o debate. Paula Santo destacou, com mais ênfase, que a cidade é vista como ativo imobiliário e de insumos. Há privatizações nos serviços de transporte e mobilidade, saúde, água e esgotamento sanitário. Por um lado, a agenda pública coloca em pauta a desestatização, as concessões de serviços e as parcerias público-privadas (PPPs). Por outro lado, há interesses públicos que não são vendáveis e uma grande diversidade urbana. Para se ter uma ideia dessa diversidade, o território engloba o espaço urbano e o rural, as cidades pequenas e as metrópoles, os territórios indígenas e modos de morar diferentes, além da pluralidade de identidades.

Água e esgoto

A professora da FAU-USP, Paula Santoro, destacou que nas últimas décadas houve políticas de renda e de consumo, mas também uma expansão urbana precária. O programa Minha Casa Minha Vida é um exemplo: as construções não foram acompanhadas de infraestrutura de água e esgoto. No Nordeste, os indivíduos possuem eletrodomésticos, mas falta água. O modelo de abastecimento envolve desperdício, ao mesmo tempo em que a água se tornou um ativo. A contradição desse processo pode ser observada na combinação de falta de água com lucro no setor de abastecimento. Entre 2013 e 2016, 46 milhões de brasileiros foram afetados pela crise hídrica.

A crise hídrica leva ao debate do reflorestamento nas cidades, para além de soluções voltadas para os grandes reservatórios de água. É preciso não tamponar os rios, deixá-los correr livremente e buscar outras matrizes ambientais. As cidades não podem apostar nos jardins verticais como resposta ao reflorestamento.

Mobilidade urbana

No tema da mobilidade urbana, Paula Santoro destacou que as cidades não são boas para o deslocamento das mulheres e da população que vive nas periferias. Os rodoaneis são associados ao crescimento da logística, mas não se deve esquecer da expansão precária dos transportes. A mobilidade está baseada nos carros e nas motos, que mudaram a configuração das cidades médias e pequenas nos últimos anos, o que trouxe o problema dos acidentes para o setor da saúde. Paula Santoro também destacou que o incentivo aos carros e motos é uma política para os homens. As mulheres andam a pé e de transporte público. A mobilidade deve ser pensada para as mulheres que precisam de tempo para o deslocamento na cidade. Para Santoro, uma política para as mulheres deve ser pensada como política pública que envolva mobilidade, creche, escola e equipamentos públicos, de forma intersetorial.

Walter de Simoni destacou que os deslocamentos têm aumentado entre a casa e o trabalho. Ele concordou com Santoro quanto aos impactos da mobilidade nas dimensões de classe, raça, gênero, idade e entre as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Os dados mostram que 74% das mulheres utilizam transporte público ou ativo; a desigualdade de cor/raça também se expressa entre a população que gasta entre 4 e 5 horas diariamente no trajeto do trabalho para casa; ao passo que 80% do transporte é feito por carro.

Para Ciro Biderman, a solução é clara: substituir o carro pelo transporte coletivo. Este conflito não foi enfrentado. Ele destaca, ainda, que os aplicativos de transporte foram mudanças eficientes do ponto de vista privado, mas não do ponto de vista social. Segundo o professor, “o ótimo privado não é o ótimo coletivo”. Para entrar ou sair da rede de transporte, por questão de tempo, é preciso combinar o sistema de aplicativo com o sistema coletivo. Ele destacou que o modelo de concessões de transporte ficou ultrapassado nos últimos cinco anos. E acredita que a solução passa por desafiar o modelo de relacionamento entre setor público e as concessionárias.

Complementando a discussão, Walter de Simoni destacou uma pesquisa de opinião pública realizada pelo Instituto Escolhas e Instituto Clima e Sociedade, segundo a qual 56% das pessoas que usam Uber saem dos ônibus, o que mostra que a relação entre o transporte público e os aplicativos já está ocorrendo. Durante a discussão, Sérgio Leitão, do Instituto Escolhas, alertou para o fato de que os aplicativos, como o Uber, podem tirar a capacidade de sobrevivência econômica do setor de transporte público, a exemplo do que ocorre no caso do metrô de Nova York.

No debate, Eduardo Vasconcelos, do Instituto Movimento, alertou para o projeto político que historicamente privilegiou os carros (desde o governo de Juscelino Kubitschek, passando pela Ditadura Militar), cujo resultado foi o subsídio de automóveis, gasolina e impostos (como o Imposto sobre Produtos Industrializados-IPI, pago pelas indústrias automobilísticas). Também ressaltou a ausência de apoio da elite ao pedestre e a dependência da classe média ao carro, o que ocorre em virtude do estilo de vida que exige deslocamentos para os equipamentos privados de educação e saúde. Alertou, ainda, que atualmente 1 milhão de veículos estacionam gratuitamente na cidade de São Paulo. Para ele, é preciso alterar a lógica dos estacionamentos gratuitos, como é feito nas cidades europeias onde o custo de usar carro é sete vezes maior.

Mudanças climáticas

Os especialistas concordam que falar sobre “mudanças climáticas e cidades” remete ao tema da mobilidade.

Ciro Biderman destacou o problema de emissão de gases de efeito estufa por carros e motos. No Brasil, o transporte é o grande responsável pelas emissões. Walter de Simoni complementou que

em segundo e terceiro lugar estão a energia e os resíduos, respectivamente. Um automóvel emite 36 vezes mais por passageiro do que o metrô. Uma pesquisa do IEEMA-Instituto de Energia e Meio Ambiente, sobre emissão de gases de efeito estufa em São Paulo, mostra que 73% das emissões tem como fonte os automóveis. Sabe-se que as emissões sobem e não há sinais de que cairão no futuro próximo. As pesquisas também mostram que o uso de automóveis nas cidades tem aumentado.

Walter de Simoni alertou sobre a dificuldade de redução da emissão de gases no Brasil, em comparação à redução na Alemanha ou na França. Os gaps são estruturais e sociais. É preciso reduzir o deficit de transporte público e aumentar a qualidade da infraestrutura, incluindo calçadas e ciclovias. Uma pesquisa do ITDP-Institute for Transportation & Development Policy mostra que a porcentagem de indivíduos que têm acesso a transportes de média e alta capacidade a uma distância de 1km de casa é de 25% em São Paulo, 47% no Rio de Janeiro e 100% em Paris. A redução do efeito estufa depende, portanto, do enfrentamento do deficit de transporte público e de infraestrutura para pedestres e ciclistas.

Outro estudo destacado pelo economista e cientista ambiental Walter de Simoni foi uma pesquisa de opinião que mostra que o carro continua sendo o transporte ideal para a população brasileira. Entretanto, há recortes interessantes de gênero, idade e classe social. As mulheres usam o carro por segurança e os jovens desejam ter carro e moto. Quanto maior é a renda, menor é a chance do carro é visto como meio de transporte ideal. O perfil de quem usa moto é do indivíduo que ganha até três salários mínimos. A bicicleta fica em terceiro lugar como meio de transporte ideal, com 17% das preferências. O uso da bicicleta teve incentivo de uma parcela da sociedade civil que introduziu a pauta no debate público, mas, em geral, o ciclista ativista não é o indivíduo que usa a bicicleta para trabalhar.

Os impactos da poluição na saúde são diversos: problemas respiratórios, cognitivos, cardiovasculares. O modelo que reforça danos à população mais vulnerável, como as crianças e os idosos.

O que não sabemos ?

Walter Simoni destacou a importância de saber como são executados os gastos públicos em mobilidade. As Políticas Municipais de Mobilidade Urbana não são executadas, apesar de haver planos. A gestão da informação no setor é precária. Não sabemos o valor dos investimentos públicos e para onde o dinheiro é destinado. As pesquisas sobre custos são difíceis, já que não há rubrica específica para o setor de mobilidade urbana nos governos, que são computadas em variáveis como “outros”. Falta transparência e accountability no setor de mobilidade, ao mesmo tempo em que há ciclo vicioso de corrupção.

Também não há clareza sobre como integrar as políticas urbanas. Os programas de construção de grandes habitações empurraram as pessoas para longe dos trabalhos e trazem problemas de mobilidade e emissão de gases de efeito estufa.

Fronteiras políticas para a redução de emissão de gás carbônico

Walter de Simoni destacou que no momento atual de redução de gastos públicos, coloca-se a questão de como conciliar a diminuição de gases de efeito estufa e a desigualdade, que são parte do mesmo processo urbano.

Como trazer objetividade às políticas que o poder público destina para o setor automobilístico, tais como isenção de IPI e investimento em infraestrutura? Quanto essas políticas custaram e

quais são seus efeitos para a saúde, o clima e para o bolso do cidadão. Quais são os benefícios? Como lidar com a concessão de transporte público e a corrupção? Como pensar uma governança que envolva cidades, políticas metropolitanas e nacionais? Essas perguntas ainda precisam ser respondidas.

Política Habitacional

Paula Santoro enfatizou que as cidades crescem com dispersão urbana, o que exige regulamentações federais e estaduais, para além das regulamentações municipais. É preciso ter regras para o parcelamento do solo. O modelo atual dos condomínios fechados segrega e é baseado nos carros.

Paula ressaltou que a Política Habitacional é baseada em grandes construções distantes dos centros urbanos ou descaracteriza os espaços mais centrais, e visa estimular o mercado imobiliário. O quadro, segundo Paula, é agravado pelo preço do aluguel e processos especulativos que trazem grande déficit habitacional. A precariedade segue sendo em áreas de risco, favelas e por situações de transitoriedade de pessoas na cidade em razão de remoções.

Com relação às terras públicas, Paula Santoro destacou que as políticas públicas estão voltadas para o mercado imobiliário. As operações urbanas não produzem interesse público para os que mais precisam, mas estão voltadas para os mais ricos. A política urbana é rentável para o mercado, incentivando as PPPs (Parcerias Público Privadas), a construção de centros corporativos e o aumento dos aluguéis, enquanto a população é expulsa para o raio da cidade. Paula destacou que há movimentos de resistências localizados, de resistência à lógica privada, como no caso da Vila Autódromo, acompanhado pelo Labcidade-USP, mas a relação com o poder público é burocratizada e precária.

O que queremos?

A sociedade civil tem um papel importante

Paula Santoro enfatizou a importância de governos que abram espaço para os movimentos de resistências e saibam dialogar com eles. É preciso pensar na população negra, periférica e nas mulheres. As pessoas precisam ser consultadas de forma colaborativa e participativa para o planejamento. Ciro Biderman também concorda que o poder público deve ouvir a população para o planejamento das ciclovias.

Para Walter de Simoni, o movimento dos ciclistas tem papel fundamental no debate sobre mobilidade, assim como os coletivos de pedestres que começam a aparecer. E é preciso avançar nos movimentos pelo transporte público, mais tímido que os demais. É preciso aproximar as narrativas, em relação aos grupos que discutem direito à cidade (e que pautam direito à vida e segurança) e os que tomam as decisões políticas, para que o debate não fique centrado nos incentivos à indústria, como no caso do IPI.

Incentivo ao uso de modos coletivos de transporte e soluções não motorizadas

Walter de Simoni alertou que é preciso investimento em sociedades mais compactas e caminháveis, para evitar viagens de longas distâncias. É preciso incentivar que as pessoas saiam dos carros e ampliem o uso do transporte coletivo. Para Ciro Biderman, a lógica de incentivos para a indústria automobilística, como redução do IPI, aumenta os postos de emprego, mas vai contra o bem público, o meio ambiente e a sustentabilidade. O desafio dos gestores públicos, políticos e acadêmicos é como alterar o equilíbrio político que hoje é ruim.

Walter de Simoni destacou que é preciso pensar em respostas econômicas que façam um diálogo entre a ciclovias e o emprego. Por exemplo, ruas completas, sem carros e com ciclovias, trazem mais pedestres e vitalidade econômica para a região. Também é preciso compreender melhor as consequências de lógicas como a redução do IPI à indústria que, embora gere empregos, não calcula qual é o custo para a saúde pública. Para Walter, é necessário aumentar as faixas exclusivas de ônibus, o que reduz emissões e melhora a qualidade do transporte público.

Alterar preços em relação ao uso do carro

Os debatedores concordam que é preciso alterar a lógica e o custo do uso do carro. Há consenso sobre a necessidade de mudar a questão dos preços para provocar a reação das pessoas em direção ao uso do transporte público. Os especialistas concordam que se deve aumentar o custo do estacionamento em ruas públicas, sem privatizar tal espaço. Paula Santoro enfatizou que é necessário que a terra pública não seja destinada apenas aos estacionamentos para carros. E Walter de Simoni focou na necessidade de os estacionamentos gratuitos darem lugar às ciclovias.

O setor público de habitação precisa de outra lógica para além de “quanto mais casa melhor”

Ciro Biderman destacou que a lógica de fazer mais habitações, pagando menos, leva à procura de terras mais baratas, distantes e sem infraestrutura, contratando mais mão-de-obra na construção civil. Para ele, é necessário aprender com a experiência do programa Minha Casa Minha Vida nas regiões metropolitanas, onde quem fez menos, fez melhor. O debate público tem que ser voltado para a qualidade das obras e não para a quantidade.

Paula Santoro enfatizou que é preciso diversificar a política habitacional. Na mesma direção, José Marcelo Zacchi destacou que é preciso enfrentar a questão dos interesses privados resultando em tragédias públicas, e incentivar construções habitacionais em terras mais caras, já que é mais barato para o poder público e há habitações subutilizadas nos centros históricos. É preciso alterar a racionalidade política que enfatiza construções novas e distantes, o que gera contratos e financiamento de campanhas. Paula Santoro enfatizou que é importante olhar para as terras públicas como agenda urgente, mas que não sejam destinadas às PPPs.

Um modelo de governança para o planejamento urbano

José Marcelo Zacchi destacou a necessidade de articulação entre nível local, municipal, metropolitano/regional no planejamento urbano. Walter de Simoni afirmou que é preciso um papel ativo do Ministério das Cidades, já que quem define a política e investe no setor automobilístico é o governo federal, enquanto os municípios precisam atuar dentro das prioridades definidas na esfera nacional.

Realização

NEXO

Insper

50 CEBRAP

OGIFE
FIELD PROJECTS OF INVESTMENTS GROUP

Apoio

INSTITUTO UNIBANCO