



# Transportes inteligentes

Da mesma forma que a energia elétrica, o setor de transportes também tem sido chacoalhado pelo surgimento de novos modelos de negócio, seja a partir da diversificação da matriz, seja pela digitalização. A liberação, através de decreto municipal, de serviços como o Uber na cidade de São Paulo – mediante o pagamento de R\$ 0,10 por quilômetro rodado, para manutenção das vias –, além da carona solidária e do aluguel particular de carros, é um dos exemplos mais marcantes dessa tendência no Brasil.

Por um lado, especialistas apontam a importância de que as novas iniciativas se enquadrem no objetivo de levar mais eficiência ao transporte nos centros urbanos. “Vários estudos mostram a grande perda de produtividade recorrente de congestionamentos. Além disso, cidades brasileiras que fizeram inventários de emissões revelaram que entre 60% e 70% das emissões atribuídas ao setor energia são provenientes dos transportes”, diz Luis Antonio Lindau, diretor da WRI Brasil Cidades Sustentáveis.

Por outro lado, Matthias Finger, diretor da Florence School of Regulation, ressalta a tendência de migração da geração de valor de um negócio para o ambiente digital. “É a digitali-

zação que permite ao cliente ter mais informação e poder comparar não apenas companhias operadoras de um mesmo modal, mas vários modais”, diz. Além disso, a capacidade de geração de dados através da digitalização permite a geração de informações sobre diferentes serviços que se interconectam. “O serviço postal da Suíça, que opera 50% dos ônibus do país, iniciou sua estratégia há cinco anos, quando passou a oferecer internet grátis nos ônibus, o que possibilitou a coleta de dados para a confecção de um mapa de mobilidade. Ou seja, não foi preciso ser uma empresa de transporte para coletar dados sobre o setor. É possível fazer muito com algo assim”, conta. Para Finger, a transversalidade das informações hoje disponíveis sobre os hábitos das pessoas é o que permite pensar a evolução da aplicação de conceitos como cidades inteligentes e economia circular.

No Brasil, os esforços governamentais pela eficiência do sistema de transportes ainda somam um desafio anterior ao digital, de integrar e aprimorar o planejamento espacial das metrópoles. No Rio de Janeiro, Vicente Loureiro, diretor executivo da Câmara Metropolitana do estado, afirma que a decisão por concessões de serviços envolvendo toda a região metropolitana ainda está em processo de amadurecimento. No caso do Rio, diz, somente em 2013 houve a definição, por acórdão do STE, quanto à titularidade dos serviços de interesse comum

dos municípios da região metropolitana. A partir de então, as decisões sobre transporte público passaram a ser compartilhadas entre os municípios envolvidos e o estado e determinadas por lei estadual. Por sua vez, Goiânia, que possui gestão metropolitana do transporte público coletivo há mais de 20 anos, agora enfrenta desafios originados da própria benesse da integração da mobilidade entre Goiânia e as 17 cidades que formam a área. “O sistema integrado e a tarifa única, juntamente com o programa Minha Casa Minha Vida, estimularam um espraçamento das cidades que comprometeu a produtividade do sistema, o que agora buscamos reverter”, afirma.

Também presente no seminário da FGV/CERI e da Direito Rio, Daniel Marx Couto, diretor da BHTrans, afirma que o desafio na Região Metropolitana de Belo Horizonte – que reúne 34 municípios – é atrair 70% da população para o transporte coletivo – atualmente, esse índice é de menos de 50%. “Com os investimentos atraídos com a Copa do Mundo, conseguimos investir numa linha de BRT que transporta 30% da demanda da capital, e buscamos, no atual contrato de concessão, uma tarifa equilibrada com a inflação e um contrato de remuneração por passageiro transportado, seguindo um conjunto de parâmetros como intervalo máximo entre viagens e de lotação máxima, permitindo um modelo economicamente mais equilibrado”, diz. (S.M.)

