



Gestão da Mobilidade para Cidades Inclusivas

RESUMO EXECUTIVO



AUTORES E AGRADECIMENTOS

AUTOR

Dana Yanocha

COLABORADORES

Tara Eisenberg
Jacob Mason
Heather Thompson

Colegas de diversos escritórios regionais do ITDP contribuíram com dados e informações de apoio, além da revisão interna:

Etsa Amanda, ITDP Indonésia
Carolynn Johnson, ITDP EUA
Christopher Kost, ITDP África
Clarisse Linke, ITDP Brasil
Edgar Mejia, ITDP US
Alphonse Nkurunziza, ITDP África
Gonzalo Peon Carballo, ITDP México
Vaishali Singh, ITDP Índia
Clara Vadillo, ITDP México
Xianyuan Zhu, ITDP China

O ITDP também gostaria de agradecer aos seguintes especialistas que generosamente cederam seu tempo para entrevistas informativas durante a fase de definição do escopo e/ou revisão do relatório preliminar:

Daniel Firth, TransLink Vancouver
Kate Laing, C40
Shomik Mehndiratta, Banco Mundial
Carlos Pardo, NUMO
Michael Replogle
Carolina Tohá
Rachel Weinberger, Weinberger & Associates
Lloyd Wright, Banco Asiático de Desenvolvimento

TRADUÇÃO

Luiz Hargreaves

REVISÃO

Lorena Freitas, ITDP Brasil
Clarisse Cunha Linke, ITDP Brasil
Mariana Brito, ITDP Brasil

DIAGRAMAÇÃO

Diego Justino

FONTE:
ITDP Indonésia

Dirigir está ficando mais barato e a demanda por veículos está crescendo

O baixo custo do uso de vias públicas levou a uma dependência desproporcional dos automóveis - com poucos passageiros - no mundo todo. Isso gerou congestionamentos, poluição e a expansão das cidades, resultando em sérias consequências negativas para o acesso às oportunidades, o meio ambiente e a qualidade de vida. Esses resultados prejudiciais afetam desproporcionalmente as populações mais vulneráveis: pobres, idosos, crianças e pessoas com deficiência.



A demanda por veículos particulares vem crescendo mundialmente, contribuindo para as mudanças climáticas e aumentando a poluição atmosférica e sonora, além de outros impactos negativos. A demanda e o uso de automóveis crescem em todo mundo, colaborando para ampliar os desafios ligados à baixa qualidade do ar, sinistros de trânsito e mudanças climáticas, especialmente nos lugares que experimentam rápida urbanização. O crescimento populacional e o aumento de posse de veículos, somados a sistemas de transportes públicos e ao planejamento urbano ineficientes, tornam o tráfego um problema complexo de administrar. Como muitas lideranças urbanas reconhecem o tráfego como um problema, elas costumam investir na expansão e criação de vias urbanas como soluções. Essas medidas não somente podem piorar os engarrafamentos (a partir da indução da demanda) como resolvem os demais impactos negativos ligados ao excesso de automóveis nas ruas.

Contudo, as cidades devem considerar estratégias de gestão da mobilidade para redução do tráfego que priorizem as pessoas e o bem estar. Essas medidas ampliam a consciência dos motoristas sobre os custos da opção por dirigir, uma vez que soma aos custos já existentes novos gastos ligados aos aspectos ambientais e sociais.

Combater esse desafio é ainda mais crítico agora: a demanda por veículos particulares cresce em meio a preocupações com o transporte público lotado e outras opções de mobilidade compartilhada em resposta à pandemia de COVID-19. Cidades na China e Europa já retornaram para padrões de viagens pré-pandêmicos, e o volume de automóveis escalonou – e com isso vêm o congestionamento, a poluição do ar e todos os problemas sociais e ambientais relacionados ao trânsito. As cidades que agir agora – antes que o volume de veículos retorne ou ultrapasse os níveis anteriores à pandemia - terão a oportunidade de frear o crescimento da demanda por automóveis priorizando espaço para as pessoas, e ainda gerando recursos que podem ser investidos no transporte público, na mobilidade a pé e por bicicleta e em outros modos de transporte sustentáveis..

COMO AS CIDADES PODEM REDUZIR O TRÁFEGO DE VEÍCULOS?

Lideranças municipais devem considerar estratégias para conter o uso de veículos e reduzir o tráfego.

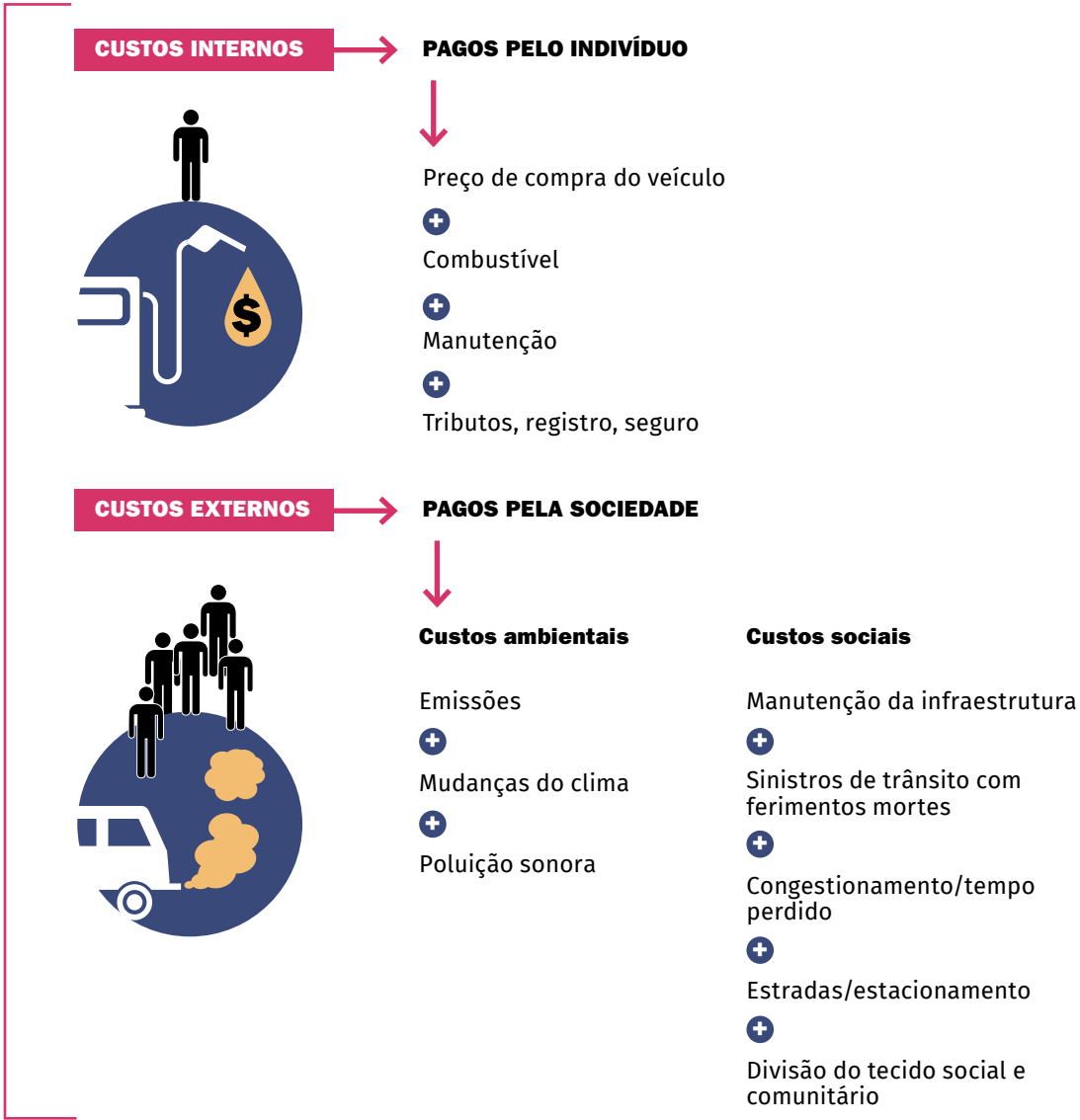
Existe uma gama de opções discutidas como medidas afastamento (do automóvel) e atração (ao transporte sustentável), que juntas podem promover alternativas em relação ao uso do automóvel. No estudo serão examinadas as medidas de afastamento que têm potencial para reduzir o tráfego e auxiliar as cidades nos objetivos ligados à sustentabilidade.

REALOCAÇÃO DE ESPAÇOS VIÁRIOS PARA AS PESSOAS

TARIFAÇÃO E GESTÃO DE ESTACIONAMENTOS

DESIGNAR ZONAS PARA RESTRIÇÃO DE VEÍCULOS

O VERDADEIRO CUSTO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL



GESTÃO DA MOBILIDADE PARA CIDADES INCLUSIVAS

Priorizar pessoas ao invés de carros torna as ruas mais calmas, limpas e seguras para todos.



Realocação de espaço viário para as pessoas

BAIXA CAPACIDADE NECESSÁRIA

- ESTRATÉGIAS**
- Pedestrianização
 - Transit malls
 - Ruas completas

Redesenho das vias com mais espaço dedicado a pedestres, ciclistas e transporte público.



Modos sustentáveis se tornam mais rápidos, seguros e mais convenientes do que dirigir.

Reformas de estacionamento

MODERADA CAPACIDADE NECESSÁRIA

- ESTRATÉGIAS**
- Tarifação em via baseada na demanda
 - Limites máximos de vagas em vias
 - Tarifação de estacionamento comercial

Tarifar estacionamento em vias públicas e reduzir a oferta de vagas fora das vias.



A tarifação de estacionamentos reflete o seu custo real e é menos atrativo quando comparado com a mobilidade a pé, por bicicleta e por transporte público.

Receitas cobrem custos operacionais e financiam melhorias no transporte sustentável.

Definição de zonas com restrição de veículos

ALTA CAPACIDADE NECESSÁRIA

- ESTRATÉGIAS**
- Zonas de baixa emissão
 - Precificação de congestionamento
 - Zonas de tráfego limitado

Restringir acesso ou precificar a entrada em determinadas zonas.



Precificação reduz a quantidade de carros ao refletir o custo real de seu uso.

Receitas cobrem custos operacionais e financiam melhorias no transporte sustentável.

QUAIS SÃO AS CARACTERÍSTICAS DE UMA ESTRATÉGIA DE GESTÃO DA MOBILIDADE (GdM) BEM SUCEDIDA?

Esse estudo ajuda os tomadores de decisão a ter uma melhor compreensão sobre abordagens-chave para reduzir o tráfego de veículos e, em seguida, selecionar as estratégias mais alinhadas a seus objetivos e recursos. Nós avaliamos as estratégias de GdM baseadas em seu potencial para alcançar os seguintes resultados:



CAPACIDADE DE REDUZIR O TRÁFEGO E MELHORAR O BEM-ESTAR
Autoridades, profissionais e sociedade civil muitas vezes relacionam a redução do tráfego com a melhoria do bem-estar nas cidades. Avaliamos como cada estratégia contribui para cinco resultados que diversas cidades identificaram como promotores de um melhor ambiente urbano.



CAPACIDADE DE PROMOVER METAS DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL
Estratégias bem-sucedidas de GdM diminuem a demanda pelo uso de veículos particulares – especialmente veículos com um único ocupante e altamente poluentes durante os horários de pico – e encorajam sua substituição por modos de transporte sustentáveis e equitativos. Nós mapeamos como as estratégias de GdM atendem aos objetivos do transporte sustentável para a) ampliar o acesso, b) garantir segurança, c) reduzir os danos ao meio ambiente e à saúde humana, e d) usar recursos de forma eficiente. Nós descobrimos que a precificação de congestionamentos e a realocação do espaço viário são as estratégias de maior sucesso.



CAPACIDADE NECESSÁRIA PARA IMPLEMENTÁ-LAS
A capacidade necessária para implementar políticas de redução do tráfego pode ter um impacto significativo na decisão de adotar certas políticas em detrimento de outras. Sobre a capacidade necessária para implementação, nós consideramos preocupações com a privacidade, complexidade política e as necessidades de capital e tecnologia para cada estratégia. Descobrimos que os esquemas de precificação de congestionamento e com base nas emissões requerem a maior capacidade, enquanto as taxas de estacionamento comercial e a realocação do espaço rodoviário podem ser implementadas mesmo se a capacidade for relativamente baixa.

DESENHANDO SOLUÇÕES PAUTADAS NA EQUIDADE

Estratégias de GdM devem ser desenhadas de forma a garantir resultados equitativos entre os grupos socioeconômicos. Nenhuma estratégia é inerentemente promotora de equidade ou iniquidades. A equidade pode ser alcançada (ou não) por meio de decisões cuidadosas e ponderadas. Abordagens baseadas em tarifas, como a precificação de congestionamento ou a tarifação de estacionamentos em vias públicas, se implementados corretamente, podem reduzir custos e melhorar a qualidade do transporte público, do uso da bicicleta e das viagens a pé. O que é mais justo do que manter o padrão atual no qual o motorista não é cobrado por dirigir.

AVALIAÇÃO DAS ESTRATÉGIAS DE GESTÃO DA MOBILIDADE (GdM)

		Relação com habitabilidade e sustentabilidade * (ver 3.1 e 3.2)	Capacidade necessária para uma implementação eficaz (ver 3.3)
REFORMAS DE ESTACIONAMENTO	TARIFAÇÃO COM BASE NA DEMANDA	MÉDIA	MÉDIA
	REFORMA DE ESTACIONAMENTOS FORA DA VIA PÚBLICA	BAIXA	
PRECIFICAÇÃO DE ESTACIONAMENTO COMERCIAL		BAIXA	BAIXA
PRECIFICAÇÃO COM BASE NAS EMISSÕES	ZONA DE BAIXA EMISSÃO	BAIXA	ALTA
E PRECIFICAÇÃO DE CONGESTIONAMENTO	REFORMA DE ESTACIONAMENTOS FORA DA VIA PÚBLICA	ALTA	
REALOCAÇÃO DE ESPAÇOS VIÁRIOS PARA AS PESSOAS		ALTA	BAIXA
ZONA DE TRÁFEGO LIMITADO		MÉDIA	MÉDIA

*A avaliação considera até que ponto cada estratégia contribui para os objetivos de transporte sustentável, identificados em 3.2.

LIÇÕES IMPORTANTES

GESTÃO DA MOBILIDADE NÃO É POLÍTICA DE MEDIDA ÚNICA.

O TODO É MAIOR DO QUE A SOMA DAS PARTES

A implementação conjunta de várias estratégias de Gestão da Mobilidade (GdM) maximiza os impactos e reduz os desafios potenciais relacionados à vontade política e à equidade.

A concepção de uma política abrangente de GdM também pode oferecer mais transparência sobre o uso das receitas geradas pelas políticas com cobranças, como, por exemplo, apoiar outras intervenções de transporte sustentável. A realocação dos espaços viários, por exemplo, não apenas restringe o acesso de veículos, mas também melhora as condições para quem não usa automóveis.

RUAS FOCADAS EM PESSOAS REDUZEM O TRÁFEGO E AMPLIAM A EQUIDADE E A PRIORIDADE NO ESPAÇO VIÁRIO

A realocação de espaços viários para as pessoas deve ser considerada parte de uma estratégia mais ampla de redução do tráfego, especialmente onde a capacidade for limitada.

A realocação de espaços viários nem sempre é a primeira estratégia considerada para a redução do tráfego, no entanto, demonstrou-se que ela favorece o uso de modos mais sustentáveis. Além disso, em locais onde a participação modal de veículos particulares for baixa, como costuma ser em muitas cidades de países com renda baixa e média baixa, a realocação de espaços viários para as pessoas restringe o uso de veículos particulares e, ao mesmo tempo, melhora a segurança e o conforto para a maioria das pessoas que já transitam a pé, de bicicleta ou em transporte público.

REDUÇÃO DO TRÁFEGO E TRANSPORTE SUSTENTÁVEL ANDAM DE MÃOS DADAS

A presença de alternativas de transporte é fundamental, especialmente quando a maioria ou todos os veículos particulares são banidos de determinadas zonas.

Os impactos de qualquer estratégia de redução do tráfego serão reforçados por melhorias nas infraestruturas para mobilidade a pé, por bicicleta e por transporte público. Sem essas alternativas, as pessoas que puderem arcar com os custos (financeiros ou de tempo) de dirigir seus próprios carros continuarão a fazê-lo; e aqueles que não puderem, sofrerão um impacto desproporcional em sua capacidade de acessar certos destinos. Além de cobrir os custos operacionais, a receita gerada por estratégias de precificação pode financiar diretamente melhorias em infraestrutura para opções sustentáveis de deslocamento.

BAIXO CUSTO NÃO SIGNIFICA BAIXO IMPACTO

Se a capacidade for limitada, a adoção de estratégias de GdM pode ser gradual.

As cidades com capacidade mais limitada podem começar com estratégias de Gestão da Mobilidade que demandem baixo custo e tecnologia, pois comprovadamente têm sucesso na redução da demanda por automóveis particulares. Projetos de realocação de espaços viários podem ser um primeiro passo para catalisar a migração rumo a modos de transporte sustentáveis, seguidas por reformas de estacionamento, mantendo o interesse em reduzir o uso de automóveis e começando a gerar receitas para expandir e melhorar as opções de transporte sustentável. Por fim, quando a rede for grande o suficiente e a capacidade for mais robusta, estratégias de alta tecnologia e alto custo, como zonas de precificação de congestionamento e com base em emissões, podem ser adotadas de forma mais profunda.

CAPACIDADE

LIMITADA

REALOCAÇÃO DE ESPAÇOS VIÁRIOS PARA AS PESSOAS

Mais segurança e espaços confortáveis para as pessoas atraem viagens para o transporte sustentável

Menos viagens realizadas por automóveis.

GESTÃO DE ESTACIONAMENTOS

Receita gerada pela tarifação do estacionamento expande ainda mais o transporte sustentável

Ainda menos viagens realizadas por automóveis.

ROBUSTO

PRECIFICAÇÃO DE CONGESTIONAMENTO + ZONAS DE BAIXA EMISSÃO

Rede ampla e de alta qualidade de transportes sustentáveis viabilizam a maior parte das viagens em áreas urbanas

O mínimo de viagens realizadas por automóveis.



CONTATO

**INSTITUTO DE
POLÍTICAS DE TRANSPORTE E
DESENVOLVIMENTO**

**9 East 19th Street, 7th Floor
New York, NY 10003**

Tel.: + 1-212-629-8001

E-mail: mobilidade@itdp.org

Site: www.itdp.org