

# Seguros, mobilidade urbana e infraestrutura de transportes

Dyogo Oliveira\*

Mobilidade urbana e infraestrutura de transportes dependem cada vez mais da boa interação entre o setor público e o setor privado. No caso de projetos de infraestrutura, o segurador tem a função de garantir os riscos envolvidos na elaboração dos projetos e na sua execução. Isso reduz o custo de capital do projeto com maior oferta de financiamento e aumenta o interesse de investidores do exterior, que veem com bons olhos a ação dos atores locais de peso. Ainda mais quando sabemos das restrições orçamentárias do setor público e da necessidade cada vez maior de se atrair investimentos privados para o setor.

Apostar em obras de longo prazo, aumentar a segurança viária, melhorar a fluidez do tráfego e incorporar tecnologias que beneficiem os motoristas são ações que podem contar com os seguros para torná-las mais viáveis e eficientes do ponto de vista financeiro e social.

Um transporte público eficiente aproxima as pessoas, mas estamos longe do modelo que está sendo aplicado em outras metrópoles do mundo, onde as pessoas podem acessar tudo que precisam em 15 minutos de onde moram.

Pensar em mobilidade urbana é pensar nas desigualdades sociais. Historicamente, o padrão de ocupação do território nas metrópoles afastou a moradia dos brasileiros para a periferia, deixando seus postos de trabalho e as oportunidades urbanas na educação, saúde e lazer mais distantes.

Sustentabilidade se aplica também ao deslocamento, resultando na redução de emissões de CO2 no meio ambiente. O que nos leva a outro tópico: o uso de energia mais limpa nos transportes, como carros elétricos no lugar dos de combustível fóssil, que poderia diminuir em muito o número dos acidentes. Ainda há poucos benefícios para veículos desse tipo.

A pandemia exigiu evitar aglomerações, gerando novos hábitos. Quase 50% dos brasileiros alteraram sua forma de se deslocar. Cerca de 10% adotaram o uso da bicicleta, mas 40% passaram a usar mais o carro particular.

Neste novo normal podemos incluir o maior uso de aplicativos de entregas e de carona. Diversas startups de compartilhamento de carros também se desenvolveram. O mundo quer mais acesso e menos posse.

Os seguros podem dinamizar esse movimento. Há uma demanda crescente de oportunidades com as inovações. Só como exemplo, as empresas digitais que prestam serviços de entrega vêm solicitando uma rede de seguro social para apoiá-las em caso de lesões no trabalho e perda de receita. Já para os carros com sensores, pode-se oferecer seguro de responsabilidade civil que recompense os segurados com base nos dados que coletam.

Há uma estimativa de que 40% da população brasileira ainda se movimenta exclusivamente a pé. Quais as condições que oferecemos ao pedestre, em termos de praticidade e acessibilidade? Legislações como o Código Brasileiro de Trânsito (CTB), revisado em 1998, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), de 2012, e a Lei Brasileira de Inclusão (LBI), de 2015, são iniciativas que visam priorizar os pedestres. Mas em São Paulo, por exemplo, quase metade das calçadas não têm a largura mínima prevista em lei.

É urgente fortalecer uma agenda de investimento público e privado na pauta da mobilidade e dissolver as fronteiras que separam e segregam as cidades e as pessoas. Compartilhamos a mesma rota na direção de um país mais seguro. Podemos e devemos contribuir com um justo e inclusivo acesso à cidade, o que impacta na qualidade de vida do cidadão, garantindo que ele possa ter melhor moradia, mais saúde, educação, e que trabalhe mais descansado, produtivo, e tenha tempo para lazer.

**\*Dyogo Oliveira é economista e Diretor-Presidente da Confederação Nacional das Seguradoras – CNseg**