

Laboratórios de Mobilidade: 5 anos de experiência em SP.

Autores: Thiago Von Zeidler Gomes¹; Ivo Pons², Branca Mandetta³, Renata Verissimo⁴.

Endereço: ¹Gestor de Políticas Públicas, Arquiteto e Urbanista, Mestre em Planejamento e Gestão do Território - Polo Planejamento – Sócio – Rua Jurubatuba, 1350 - 3º Andar Sala 318 - Centro – CEP 09725000 - São Bernardo do Campo – Tel: (11) 99940-4486 – thiago@poloplanejamento.com; ²Doutor em Urbanismo - Universidade Presbiteriana Mackenzie - ivopons@gmail.com; ³Estatística e Analista de Planejamento e Gestão - METRÔ - Rua Augusta, 1626, 11º andar - São Paulo- CEP 01304-902 - tel (11) 3371-7492 - branca.mandetta@gmail.com; ⁴Gestora da Assessoria de Parcerias e Inovação e mestrandia em Cidades Inteligentes e Sustentáveis na Universidade Nove de Julho - EMTU - rverissimo05@gmail.com;

1. RESUMO

Este artigo conta de maneira resumida o histórico recente de duas experiências inovadoras do setor público: laboratórios de mobilidade. Explicando a relação entre dois mundos que parecem muito distantes, de um lado setor público e de outro tecnologia e empreendedorismo. Essas experiências demonstram que é possível o estado utilizar ferramentas como dados abertos, hackatonas, coworking etc. para inovar no setor público.

2. PALAVRAS-CHAVE

Inovação; tecnologia; hackatona; laboratórios de mobilidade;

3. INTRODUÇÃO

A mobilidade nos grandes centros urbanos vem passando por grandes mudanças estruturais por conta das inovações tecnológicas. Startups vem alterando o uso do espaço urbano com inovações como Uber, 99, GROw (Fusão da Yellow e Grin), Gris, Fretadão, também mudaram a relação de proximidade a serviços com aplicativos como Ifood, Loggi, Rappi, entre outros. Essas novas tecnologias mudam a relação entre Estado e a sociedade e exige que o papel do Poder Público seja totalmente revisto. Neste contexto, o Estado é demandado a abrir espaços para que essa discussão seja feita e contribua na aproximação entre as inovações e a gestão pública.

Desde as manifestações de 2013 havia uma ebulição de demandas por iniciativas que pudessem abrir informações sob a gestão pública e que impactasse o setor de transportes e o ecossistema de mobilidade - ainda em processo de formação a época. Desde então, o cenário da mobilidade urbana em São Paulo está perceptivelmente diferente do que se podia descrever. Em cinco anos, vieram os serviços compartilhados de carros, aplicativos de mobilidade, serviços sob demanda, o entendimento de que a utilização de diversos modos de transporte atrelados às tecnologias pode facilitar o dia a dia. Com isso ampliou-se a visão dos cidadãos sobre o que eles esperam da mobilidade urbana e metropolitana. Hoje, a integração de transporte público com serviços de compartilhamento e sob demanda, pagamento pelos serviços públicos e privados com dinheiro, cartão de débito e crédito, via QRCode, celulares, relógios, de preferência tudo em um único lugar é o anseio dos que vivem nos grandes conglomerados urbanos. Chegamos a era da *Mobilidade como um Serviço (Mobility as a Service - MaaS)*.

Podemos afirmar que os laboratórios de inovação voltados para mobilidade geridos pela Cidade de São Paulo e pelo Governo do Estado de São Paulo mudaram o rumo dessa discussão e indicaram caminhos para o aumento do nível de maturidade nas relações entre o público e o privado. As transformações por inovações podem ser rápidas e disruptivas, mas elas serão mais efetivas se o contexto for melhorado e simplificado. O que o MobiLab e o ELAB-Experimentos em Transportes podem nos dizer de suas experiências? Fomento ao empreendedorismo, mudanças de processos, incentivo a inovação, aproximação entre o setor público e privado, maratona de tecnologia, Dados Abertos... O presente artigo busca

mostrar como essas experiências do Estado ajudaram nessa discussão tecnológica nos últimos anos, demonstrar como estão esses espaços atualmente e apontar possíveis caminhos para o futuro desta área.

4. DIAGNÓSTICO

4.1. Contexto da criação destas experiências

Antes de falar sobre os laboratórios e seus feitos é importante entender o contexto destas experiências. Elas surgem em uma convergência de acontecimentos que levam a temática da mobilidade urbana ao centro da agenda pública.

A agenda de ordenamento territorial das cidades vem sendo amplamente discutida por diversos atores no Brasil e no mundo. No Brasil o principal marco que temos é o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, sancionado em 2001. Essa legislação orienta o desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras. Em seu art. 2º sobre política urbana destaca-se a seguinte diretriz geral: *“I – Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;(...)”*

Com a criação do Ministério das Cidades em 2003, um sistema de mobilidade urbana mais completo e mais voltado ao desenvolvimento urbano sustentável começou a ser elaborado em nível federal. Neste contexto orientações para o deslocamento de pessoas e cargas com prioridade a modos transportes urbanos com menor impacto passaram a ser discutidos. Porém apenas em 2012, após anos de discussões, foi sancionada a Lei nº 12.587 que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU.

Estes novos marcos legais baseados em políticas europeias e a realidade de serviços de transporte coletivo degradados e cidades projetadas para automóveis forçam a discussão para um novo campo. A orientação pública é que deve haver a priorização do transporte não motorizado em detrimento do motorizado e o público coletivo em detrimento do individual motorizado.

Com a promulgação em 2012 da PNMU, que instituiu a obrigatoriedade de alguns municípios elaborarem planos de mobilidade urbana e com mobilizações sociais que ocorrem em 2013 em diversas cidades do país por conta do aumento dos preços das tarifas de transporte coletivo, a mobilidade torna-se um dos principais temas na agenda pública nacional.

O principal fator de alavancagem desta temática a tema prioritário da agenda foram as manifestações ocorridas em junho de 2013. Elas se iniciaram por conta de discussões sobre o aumento da tarifa em R\$ 0,20 na cidade de São Paulo, mas logo cresceram e passaram a abraçar outros temas. Olhando em perspectiva histórica, apesar do início vinculado a mobilidade urbana e de conseqüentemente ter movimentado essa agenda, as manifestações estavam mais vinculadas a uma crise de representatividade que a uma agenda específica.

Contudo, esse movimento resultou em diversas respostas por parte do setor público ao problema de mobilidade. No âmbito federal foi criado o PAC Mobilidade, uma versão do programa de financiamento federal de obras públicas voltado exclusivamente para obras de mobilidade urbana. Na esfera estadual algumas medidas de contenção de tarifas e anúncios de novos investimentos em linhas de metrô. Nos municípios houve grande movimentação para captação de recursos e aplicação em corredores de ônibus e ciclovias. Especificamente na cidade de São Paulo, uma resposta mais inovadora foi construída, a abertura dos dados sobre mobilidade.

A principal inovação foi em avançar quanto à abertura de dados com transparência, foi buscar o empreendedorismo como solução para melhorar a mobilidade. Os principais desafios à época eram:

- Soluções tecnológicas são subutilizadas no setor público em geral;
- Setor Público concentrado em soluções de prateleira, caras e demoradas, oferecidas por grandes empresas de tecnologia;
- Tecnologias móveis abrem possibilidades únicas, mas requerem uma flexibilidade para desenvolvimento e manutenção que não condizem com a prática do setor público.

Esta agenda marcada por momentos políticos particulares do país alinha-se às discussões de uma agenda global de desenvolvimento de assentamentos humanos sustentáveis. Existe um esforço internacional para que países e governos adotem uma agenda comum que tenha a qualidade de promover passos sistêmicos e com visão de longo prazo – de construir o futuro das cidades. Em 2015 foi lançada a chamada Agenda 2030, que contém os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS. O Brasil é um dos apoiadores das ODS e isso significa que todos os níveis de governo, principalmente os governos municipais deverão se comprometer com essa agenda de cidades sustentáveis. Apesar de ser uma agenda integrada, com implementação conjunta e inter-relacionada, destaca-se o ODS 11: Cidades e Comunidades Sustentáveis. Nele está expresso o foco de tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.



Figura 1- Objetivos do Desenvolvimento Sustentável - ODS. Fonte: Organização das Nações Unidas (ONU)

De acordo com o UN-HABITAT (2013), sob a perspectiva ambiental, a mobilidade urbana sustentável aponta para três macro estratégias complementares de ação: redução da necessidade de viagens motorizadas; migração de viagens para os modos de transporte público coletivo e para os não motorizados; e inovações tecnológicas dos veículos e utilização de combustíveis mais limpos (incorporação de tecnologias de controle de emissões e de melhoria da eficiência energética).

Contudo a lógica da mobilidade urbana vem se transformando nas últimas décadas como consequência da rápida urbanização, mudança comportamental das gerações e avanços tecnológicos. Essas transformações ocorrem sob forte influência dessas tendências de cidades cada vez mais humana e com uma maior consciência ambiental. Com isso, manifesta-se a necessidade da mudança na forma como os sistemas de transporte são planejados, operados e geridos.

Para esse novo paradigma a mobilidade deve ser orientada com foco nas pessoas. O usuário dos serviços de mobilidade busca opções mais eficientes e com melhor qualidade. Uma série de novos serviços, com modelos de negócios disruptivos, surge no setor de mobilidade urbana - Uber, BlaBlaCar, Loggi, Yellow etc. Uma nova experiência entre serviço, usuário e gestão pública torna-se necessária.

Esses novos modelos de negócios são baseados em soluções por demanda e em uma economia compartilhada, na qual não se adquire bens, mas contrata-se serviços. Na mobilidade, o conceito que define essa abordagem é o *Mobility as a Service* (MaaS). A ideia é oferecer serviços de transporte flexível, personalizado com diversas opções de escolha, flexibilidade de pagamento, facilidade de transação e incentivo ao planejamento de viagem. Com isso é possível otimizar a experiência do usuário ao acompanhar a demanda em tempo real e combiná-la de forma dinâmica com a oferta de transportes, oferecendo a viagem que

mais agradar aos passageiros (mais rápido, mais barato, mais confortável, por algum caminho específico e com um modo específico).

4.1.1. Conceituação de dados abertos e transparência pública

Além do avanço da agenda da mobilidade urbana, uma outra agenda favoreceu que as experiências dos laboratórios florescessem, a discussão sobre Dados Abertos e transparência pública. Dados Abertos, especialmente os governamentais são um ótimo recurso ainda muito pouco explorado. Muitos indivíduos e organizações coletam uma ampla gama de diferentes tipos de dados para executar suas tarefas. O governo é particularmente importante nesse contexto, tanto por causa da quantidade e da centralidade dos dados que coleta, quanto pelo fato de que tais dados são públicos.

Mas o que são Dados Abertos? São aqueles em que qualquer pessoa pode livremente acessá-los, utilizá-los, modificá-los e compartilhá-los para qualquer finalidade, estando sujeito a, no máximo, a exigências que visem preservar sua proveniência e sua abertura. Isso geralmente é satisfeito pela publicação dos dados em formato aberto e sob uma licença aberta. A publicação de dados governamentais em formato aberto permite, sobretudo, a disponibilização, de forma voluntária, de dados públicos para a sociedade sem a obrigação de requerimento prévio formulado pelo interessado.

Em 2011 foi sancionada a lei 12.527, Lei de Acesso à Informação – LAI. Ela estabelece que as informações de interesse coletivo ou geral devem ser obrigatoriamente divulgadas pelos órgãos e entidades públicos em seus sítios oficiais, os quais devem atender, entre outros, aos seguintes requisitos: possibilitar o acesso automatizado por sistemas externos em formatos abertos; serem estruturados e legíveis por máquina; estarem acompanhados de detalhes sobre os formatos utilizados para estruturação da informação; serem autênticos, íntegros e atualizados.

O município de São Paulo estabeleceu, através da Lei Municipal No 16.051/2014 a Política Municipal de Transparência e Dados Abertos, a qual segundo o seu artigo 1º institui diretrizes e objetivos que buscam a promoção da transparência para a administração pública e proteção da privacidade para os cidadãos; garantia da publicação de informações governamentais em atendimentos aos princípios internacionais; estímulo à inovação; direito à informação e participação; capacitação do corpo técnico; aprimoramento da governança. Essa regulamentação representa um avanço importante no processo para abertura de dados públicos e asseguram a transparência, além de forte impacto nos processos de inovação e direito à informação.

Cabe elucidar que o foco é a abertura de dados governamentais públicos, não dados pessoais, pois esse tipo de dado aberto criará um potencial para a reutilização em novos projetos. Há muitas áreas de atuação para as quais são importantes dados abertos, e vários grupos de indivíduos e organizações que podem se beneficiar dessa disponibilidade, inclusive o próprio governo.

Já é possível apontar diversas áreas e atividades em que os dados abertos estão gerando valor, e há potencial para muito mais. Entre essas áreas estão:

- Transparência e controle democrático;
- Participação popular;
- Empoderamento dos cidadãos;
- Melhores ou novos produtos e serviços privados;
- Inovação;
- Melhora na eficiência de serviços governamentais;
- Melhora na efetividade de serviços governamentais;
- Medição do impacto das políticas;
- Conhecimento novo a partir da combinação de fontes de dados e padrões.

4.2. O MobiLab – experiência pioneira

A primeira abertura de dados de mobilidade aconteceu na “**Hackatona do Busão**”, em outubro de 2013, quando dados dos GPS dos ônibus (gerenciados pela São Paulo Transporte – SPTrans), dos itinerários e dos pontos de parada foram trabalhados pelos desenvolvedores, por 48 horas, resultando nos primeiros protótipos dos atuais aplicativos para celular, de localização dos ônibus do sistema de transporte urbano de passageiros. A segunda hackatona de dados de mobilidade aconteceu em março de 2014, desta vez com dados de radares e de ocorrências de trânsito, fornecidos pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Após a constatação do potencial que a abertura de dados poderia propiciar ao poder público, evidenciada nos protótipos produzidos nas duas Hackatonas, a criação do MobiLab, pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes – SMT, se deu exatamente sob estas premissas: de promover a abertura de dados do governo municipal e trazer para o setor público inovação e participação da sociedade civil. A materialização da proposta se deu após a obtenção de um espaço físico dedicado ao laboratório, o primeiro coworking público do país, instalado em um andar de um prédio da SPTrans, no centro velho de São Paulo.

Ao longo da trajetória do MobiLab, na busca por implementar suas premissas, muitas questões surgiram, mas duas se concretizaram em ações efetivamente inovadoras e frutíferas: como o poder público poderia contratar legalmente uma startup? E como acolher, dentro do espaço governamental, as iniciativas da sociedade civil que são soluções eficientes para os cidadãos e/ou a cidade? A primeira questão resultou no Concurso de Projetos, e a segunda no Programa de Residência MobiLab, que estão detalhados a seguir.

4.2.1. O concurso de Projetos do MobiLab

A modalidade de concurso público, prevista pela Lei Federal no. 8.666/1993, foi adaptada no MobiLab, com o suporte e aval das equipes jurídicas da SPTrans, CET e SMT, para contratar ideias ao invés de pessoas, forma como ela é comumente aplicada. As ideias, ou propostas de solução para as demandas apresentadas nos termos de referência que acompanhavam o edital, foram julgadas por equipes interdisciplinares de TI e da área detentora da demanda, e os vencedores receberam como prêmio a contratação, pela SMT, por um valor previamente fixado no edital, para desenvolvimento e teste da solução por eles proposta. Os critérios de avaliação adotados para a seleção das propostas atribuíam alto peso ao item “inovação”, diversamente dos processos licitatórios tradicionais, de aquisição de TI, que avaliam somente técnica e preço.

Este formato de contratação é por si só uma inovação, dentro dos processos de contratação do poder público, pois permitiu a SMT contratar sistemas de TI mais eficientes e a valores bem menores do que era observado até então, e abriu espaço para que pessoas físicas (em duplas), microempreendedores individuais e microempresas pudessem participar da licitação.

A eficiência deste processo foi garantida pelos seguintes pontos:

- a) o desenho da solução requerida, que constou dos termos de referência publicados junto com o edital, teve a participação dos futuros usuários do sistema, o que tornaria a solução completamente aproveitável depois de sua implantação, ao contrário do que ocorre no processo licitatório de compra de softwares prontos, normalmente mais caros por possuírem inúmeras aplicabilidades, das quais só algumas são efetivamente necessárias ao contratante;
- b) após a contratação das propostas vencedoras e durante todo o processo de desenvolvimento, estes futuros usuários estiveram presentes, em rodadas de testes e homologação das entregas parciais e final, garantindo a aplicabilidade total da solução desenvolvida;

c) estiveram também envolvidos nos dois momentos descritos acima as áreas de TI que fariam a sustentação dos sistemas em produção, garantindo assim o repasse ao poder público do know-how e dos códigos fonte das aplicações contratadas.

Por restrições orçamentárias a época do concurso, das 14 demandas propostas no edital, somente 5 foram julgadas e contratadas: duas para a CET e três para a SPTrans.

4.2.2. O Programa Residência MobiLab

Ainda sobre a prerrogativa de soluções a baixo custo para o poder público, surgiu a formulação de um programa que pudesse acolher soluções de mobilidade, já em fase desenvolvimento, que fossem interessantes para a gestão pública e/ou para os cidadãos. Assim surgiu o Residência MobiLab, um programa de incubação de startups, com duração de 6 meses, que não envolve suporte financeiro, mas oferece espaço de coworking, apoio técnico dos servidores públicos afetos ao tema, abertura de dados públicos, mentoria de negócios e possibilidade de participação no Demo Day MobiLab, momento de apresentação dos produtos à investidores, mídia e ao ecossistema de inovação.

Na terceira edição do programa, após o ingresso de 8 startups na primeira edição e 9 na segunda, ocorreram algumas melhorias nas regras do edital, e o programa passou a ser permanente, com a possibilidade de ingresso e saída a qualquer mês, respeitadas as carências do novo formato. Entre a segunda e a terceira edição do Programa Residência, ocorreu a mudança de mandato na gestão da Prefeitura de São Paulo (janeiro de 2017), e a nova gestão optou por expandir a governança do MobiLab a uma segunda secretaria da Prefeitura, a recém-criada Secretaria Municipal de Inovação e Tecnologia (SMIT).

Em 2017 também foi criado o Programa Hospedagem MobiLab, que viabilizou juridicamente a utilização do espaço de coworking por parceiros do terceiro setor, startups em diferentes níveis de maturidade, academia, fomentando o compartilhamento de conhecimento com outros atores do ecossistema.

Considerados os programas Residência e Hospedagem, mais de 30 projetos passaram pelo coworking do MobiLab, ao longo de 3 anos, abrangendo as áreas de mobilidade ativa, mobilidade acessível, monitoramento do sistema de ônibus, bilhetagem eletrônica, ônibus sob demanda, entre outras. O espaço é também amplamente utilizado para eventos como palestras, oficinas, treinamentos etc. Até dezembro de 2018 o MobiLab computou um público aproximado de 10 mil pessoas, que participaram de 290 eventos.

4.2.3. O panorama atual

A governança intersecretarial do MobiLab foi novamente alterada em 2019, passando o laboratório a ser subordinado somente a SMIT, resultando na configuração que se tem atualmente, o MobiLab+, um laboratório de inovação a disposição de todas as pastas da Prefeitura, ampliando enormemente suas possibilidades de atuação.

4.3. O ELAB - Experimentos em Transportes – aprofundando o Ecossistema

A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/SP, empresa vinculada ao Governo do Estado de São Paulo, é hoje um dos poucos exemplos mundiais em práticas de inovação aberta e Dados Governamentais Abertos. Em menos de dois anos a empresa, que realiza a gestão metropolitana de sistemas sob pneus e Veículo Leve sobre Trilhos, realizou quatro HACKATHONS, disponibiliza no site da empresa o monitoramento de mais de 6.000 ônibus urbanos, em TEMPO REAL, implementou departamento exclusivo para a política de inovação, a Assessoria de Parcerias e Inovação, e abriu o laboratório metropolitano de inovação, o ELAB – Experimentos em Transportes, o segundo na América Latina.

Em 14 de setembro de 2017 a EMTU/SP publicou no site oficial da empresa os primeiros conjuntos de informações seguindo o conceito mundial de Dados Abertos, contribuindo com a sociedade e também com o Governo Aberto do Estado de São Paulo. Os dados podem

ser acessados neste endereço: <http://www.emtu.sp.gov.br/emtu/dados-abertos/dados-abertos-principal.fss>

Os eventos de inovação aberta da EMTU/SP tornaram-se articuladores no desenvolvimento de ecossistema de inovação em mobilidade urbana, mobilizando 28 empresas e instituições nacionais e internacionais.

4.3.1. Criação do Laboratório

O laboratório de inovação metropolitana começou a funcionar em julho de 2017. Até maio de 2019 passaram pelo ELAB – Experimentos em Transportes 30 universitários, como prêmio de alguns dos Hackathons realizados pela empresa. A iniciativa da EMTU/SP em inovação aberta foi a segunda da América Latina, que se tem conhecimento. O primeiro foi o MobiLab da Prefeitura de São Paulo.

Um dos grupos foi adiante e surgiu a startup Milênio Bus, especializada em inteligência em mobilidade que faz contagem de passageiros e oferece gestão de frota e manutenção preventiva com utilização de Big Data. A milênio Bus oferece aos passageiros de transporte público a tão sonhada informação sobre se o veículo está com qual nível - baixo, médio ou alto -, de ocupação. Os jovens empresários já receberam mais de 10 prêmios nacionais e internacionais após terem participado da 1ª Hackatona Metropolitana EMTU-Metra.

A recém atividade do laboratório de inovação da EMTU/SP foi a aceleração do grupo MERX FINTECH, vencedor do Hackamericas 2018, o quarto Hackathon organizado pela EMTU/SP. O grupo de universitários desenvolvem uma carteira digital para o gerenciamento do Vale Transporte e a aceleração foi de responsabilidade da empresa Artemisia.

A empresa foi pioneira ao criar área exclusiva para inovação. Em janeiro de 2018 criou a Assessoria de Parcerias e Inovação (API,) estabelecendo ações para disseminação da Política de Inovação da empresa, no qual está inserido o ELAB-Experimentos em Transportes. Poucos meses antes havia inovado ao ser a primeira autoridade metropolitana da América Latina a oferecer via tecnologia o monitoramento dos ônibus em Real Time. A empresa mantém páginas exclusivas com conjuntos de dados abertos do sistema metropolitano (completos, primários, atualizados, acessíveis, processados por máquinas, sem necessidade de identificação dos que desejam acessá-los e em formatos não proprietário).

4.3.2. O panorama atual

É importante frisar que as ações de inovação desenvolvidas pela EMTU/SP geraram alguns resultados tangíveis dentro da empresa que refletiram em melhorias para os que utilizam os serviços geridos pela instituição. É o caso de dois serviços já existentes: Serviço Ligado e O Passe Escolar 100% Digital. Inspirados pela troca de experiências nos Hackathons, funcionários da corporação imprimiram melhorias relevantes.

O Passe Escolar 100% Digital é considerado um case de inovação em gestão pública pela EMTU/SP porque trouxe para seus beneficiários e gestores praticidade, agilidade, redução de custos e transparência. O Passe Escolar é um benefício oferecido em todas as regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, mas por meio 100% digital somente na Região Metropolitana de São Paulo. Estão envolvidas no processo do PASSE ESCOLAR 100% DIGITAL mais de 3.700 instituições que ensino que tem papel relevante: o cadastramento online dos beneficiários.

Com as melhorias, os beneficiários recebem o cartão do PASSE ESCOLAR com redução de até 70% do tempo de espera (o processo que demorava até 50 dias úteis cai para até 15 dias úteis) e também:

- Otimização do espaço físico de armazenamento da documentação recebida
- Redução de custos com correspondências e motoboys
- Otimização dos processos
- Atualizações de validação do benefício online a cada hora

- Redução drástica de atendimentos via telefone, e-mail e fax
- Aumento na efetividade dos documentos analisados
- A não mobilidade – retirada do processo de concessão dos benefícios o envio de documentos impressos
- Regulação online das pendências

No caso do aplicativo Ligado Operador, implementado pela EMTU/SP em abril de 2018, a realidade do Serviço Especial Conveniado (SEC) - que tem mais de 5 mil usuários cadastrados -, muda substancialmente para melhor. As facilidades tecnológicas para a condução e o aprimoramento da gestão metropolitana de transportes para usuários com mobilidade reduzida severa. O app Ligado Operador é considerado um dos cases de inovação em gestão pública pela EMTU/SP porque agilizou processos, trouxe praticidade na coleta de informações, aumentou o controle do serviço fornecido, permitiu clareza a rapidez na elaboração e emissão de relatórios diários e aumentou a segurança dos dados dos usuários. O app também possibilitou:

- Aumento da confiabilidade e da segurança na informação
- Economia na manipulação de papéis impressos e de problemas com o armazenamento da documentação
- Fim dos controles em duplicidade
- Tarefas bem definida para cada equipe
- Resposta com maior rapidez e segurança ao final dos processos
- Integração direta com as áreas da EMTU/SP envolvidas no serviço (Financeira e Jurídica)
- Desburocratização e descentralização

Por suas ações com foco em inovação aberta, a EMTU/SP está entre as 10 empresas públicas mais inovadoras do Brasil, segundo a Escola Nacional de Administração Pública (ENAP). A empresa é finalista no 26 Concurso Inovação da instituição com a iniciativa "Melhores Práticas com Inovação Aberta Metropolitana". Atualmente a EMTU/SP auxilia a Secretaria de Transportes Metropolitanos no desenvolvimento práticas de inovação em políticas públicas.

5. CONCLUSÕES

Os laboratórios de mobilidade são uma experiências que devem ser mantidas e estimuladas, pois estão intimamente ligadas a inovação e o empreendedorismo. Além do fomento a pequenas empresas, esses espaços que promovam a interação diária entre gestores públicos e start-ups renova a qualificação do serviço oferecido pelo governo a sociedade. A prática destas experiências comprovam que é possível criar ambientes da inovação dentro de estruturas de governança não propícias à isso. Para além disso levar inovação para dentro da prefeitura propicia que a administração pública consiga contratar soluções de TI a baixo custo e com soluções diferenciadas daquelas quadradas e caras das grandes empresas.

Esse processo traz várias formas de economia para o setor público e, também, são a maneira mais simples de responder a essa nova demanda que a tecnologia impõe de respostas transparentes entre sociedade e estado.