

Um projeto para o trânsito paulistano

Cidade discute pedágio urbano e outras soluções para uma frota que terá 10 milhões de veículos em 2024

SÂNDOR VASCONCELOS
sandor@camara.sp.gov.br

São sete e quinze da noite de uma quarta-feira chuvosa e véspera de feriado. Um paulistano está prestes a terminar o expediente e quer saber notícias do trânsito. Acessa um portal especializado e os indicadores apontam o caos em São Paulo: 696 km de congestionamentos. Aparentemente, todos os veículos da capital resolveram sair às ruas ao mesmo tempo. Mas, acredite, nem 15% deles estavam circulando.

Ruas de SP não são preparadas para carros, diz urbanista

O cenário descrito acima realmente ocorreu. No dia 6 de junho deste ano, véspera de Corpus Christi, o indicador Maplink registrou os quase 700 km de vias entupidas. Atualmente, a frota paulistana é de 7.324.245

veículos, segundo dados de agosto de 2012 do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran-SP). Em dias normais, no horário de pico, cerca de 600 mil circulam pelas vias paulistanas. Em dia de superlotação, perto de 1 milhão de automóveis, menos de um sexto de toda a frota, param a cidade.

Para solucionar o problema de uma metrópole que, estima-se, terá 10 milhões de veículos em 2024, uma das alternativas em debate é a do pedágio urbano, prevista no projeto de lei nº 316, de 2010, do vereador Carlos Apolinário (PMDB). Segundo o projeto, “o poder público municipal envia esforços para a instituição do pedágio urbano, nas mesmas vias incluídas no rodízio municipal de veículos”. A cobrança de tarifa seria única e diária, com isenção aos sábados, domingos, feriados. Os veículos livres do rodízio também não pagariam.

A intenção de Apolinário é melhorar a fluidez do tráfego

Centro expandido recebe cerca de 1 milhão de carros por dia





Renato de Sousa / CMSP

Apolinário:
“Uma boa
solução para
as grandes
cidades”

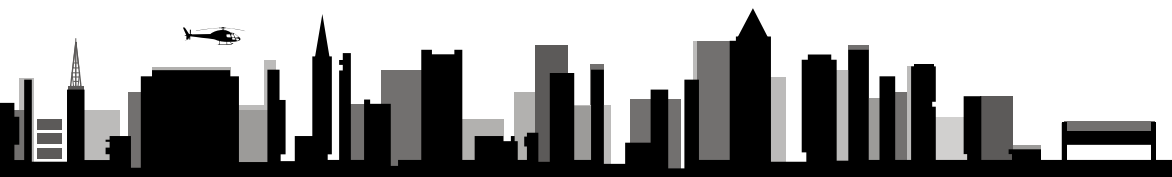
urbano, custear o aprimoramento do transporte coletivo municipal e melhorar a qualidade do ar e do meio ambiente. “Li muito antes de apresentar o projeto”, conta o parlamentar. “Os especialistas me convenceram de que o pedágio é uma das boas soluções para as grandes cidades.”

Público e privado

A medida consta em um documento da Secretaria Municipal de São Paulo lançado em 28 de julho deste ano. No trecho que cita o Plano Integrado de Transportes Urbanos (Pitu), com

iniciativas a serem adotadas até 2020 para a melhoria da área, o pedágio aparece como uma das ações de gestão do trânsito. O valor seria de R\$ 1 por dia, abrangeria uma área de 233 km² e teria custo de implantação de R\$ 15 milhões.

O vereador Apolinário sugere tarifa de R\$ 4, mesmo valor defendido pelo urbanista Candido Malta, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), em estudo feito para o governo do Estado. Malta entende que, se cada motorista arcasse com a parcela proporcional aos



A maior frota do País

954.432

- Ciclomoto
- Motoneta
- Motociclo
- Triciclo
- Quadriciclo

795.110

- Micro-ônibus
- Camioneta
- Caminhonete
- Utilitários

5.294.108

- Automóveis

43.785

- Ônibus

152.444

- Caminhões

77.508

- Reboque
- Semi-reboque

6.858

- Outros

7.324.245

- TOTAL

• Fonte: Detran-SP - agosto/2012

R\$ 33 bilhões anuais de prejuízo devido aos congestionamentos (veja na pág. 58), pagaria R\$ 40 por dia. “É justo, então, que pague os R\$ 4 para que a cidade toda não fique sujeita às perdas.”

Para realizar o cálculo, Malta baseia-se na pesquisa Origem-Destino (OD) do Metrô de São Paulo de 2007, segundo a qual um terço dos paulistanos usa transporte individual e dois terços locomovem-se em transporte público ou a pé. O urbanista é a favor da instalação imediata do pedágio urbano, antes mesmo da melhoria no transporte público. Ele acredita

que a capital paulista não é minimamente preparada para o uso dos automóveis. “A largura de nossas ruas é de oito, dez metros, imprópria para a circulação de veículos”, enfatiza.

O projeto de Apolinário encontra resistência na Câmara. O vereador Alfredinho (PT) é contra a iniciativa. “Vai onerar ainda mais a população e não vai resolver o problema do trânsito”, justifica. “Você cobra pedágio urbano e esse dinheiro serve para quê?” Segundo Alfredinho, a solução é a expansão das linhas de metrô, ampliação das linhas de trem e

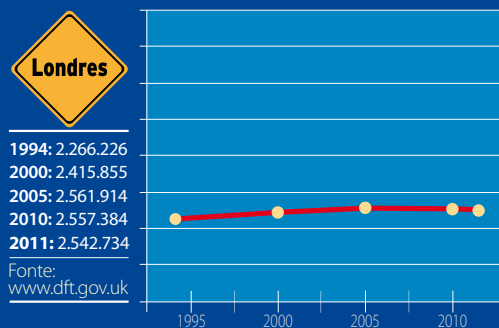
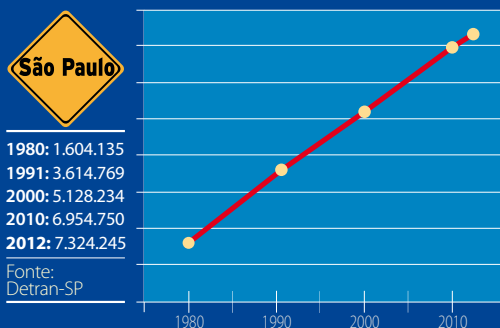


Renato Sousa/CMSP

Alfredinho:
“Onera a população e não resolve o problema”



Evolução dos números



- Em **1 ano**, cerca de **200.000** veículos entram em circulação em **São Paulo**
- De **2010 a 2011**, **São Paulo** ganhou **231.974** veículos
- Em **17 anos**, **276.508** novos veículos entraram em circulação em **Londres**
- De **2010 a 2011**, **Londres** diminuiu sua frota em **14.650** veículos



Ricardo Moreno/CMSP

**Malta defende
instalação
imediate do
pedágio urbano**

criação de mais corredores exclusivos para ônibus.

O especialista Horácio Figueira também é contra a restrição: “Pedágio urbano não é solução para São Paulo e nenhuma cidade”. Para ele, a taxa de R\$ 4 não melhoraria nada e a diminuição do volume de circulação de veículos não passaria de 10%. “Quem paga R\$ 500 de mensalista na Vila Olímpia pagaria mais R\$ 88 por mês de pedágio”, prevê.

Para Figueira, o baixo valor previsto no projeto criaria um

**Para Resende,
dinheiro
deve ir para
infraestrutura**



Ricardo Moreno/CMSP

problema, pois os usuários achariam que, por estarem pagando, teriam o viário à disposição. O engenheiro arrisca que, se for feita uma pesquisa, a maioria irá dizer que, para melhorar o trânsito, pagaria o pedágio urbano. “Mas não explicam que, se todo mundo pagar, não melhora nada”, adverte. Questionado sobre a efetividade de um valor alto, é enfático: “Tiraria os veículos dos mais pobres da rua e deixaria os dos ricos, aí venderiam de papel passado o viário para a classe alta”.

Destino do dinheiro

Paulo Resende, diretor de pós-graduação da Fundação Dom Cabral, acompanhou a instalação de pedágios urbanos em Londres, Oslo (Noruega) e Riga (Letônia), como observador permanente e consultor da universidade norte-americana de Illinois. Resende acredita que o pedágio em São Paulo é necessário. Entretanto, aponta que em nenhum lugar no mundo foi instalado sem que um bom número de alternativas estivesse implementado.

Na opinião do especialista, é imprescindível que haja projetos imediatos e futuros para a expansão do transporte coletivo, atendendo aos que quiserem usá-lo como opção ao pedágio. “Se eu for com meu carro em direção à área pedagiada e optar pelo transporte público, onde vou deixá-lo?”, questiona.

Além do obstáculo citado, o especialista também enumera como ponto importante a desti-

nação dos recursos arrecadados. “É preciso garantir que o dinheiro seja investido na melhoria da infraestrutura, o que nunca aconteceu no Brasil, pois as contribuições criadas para a Saúde e Rodovias (CPMF e Cide, respectivamente) nunca foram usadas integralmente para tais propósitos”, revela. O vereador Alfredinho tem a mesma preocupação: “A taxa da Controlar é investida em quê?”. Para ele, o dinheiro da inspeção veicular deveria financiar um programa de meio ambiente.

De acordo com a Pesquisa OD de 2007, 840 mil autos circulavam diariamente pelo centro expandido de São Paulo. As estimativas mais otimistas apontam que, com o pedágio a R\$ 4, o fluxo diminuiria em cerca de 30%. “Deixaria o trânsito como em um feriadão, quando é possível circular”, avalia Candido Malta. Os estudos realizados por ele e sua equipe preveem um valor próximo a R\$ 600 milhões anuais de arrecadação com o pedágio. Seria possível construir, por ano, mais três km de metrô ou 20,7 km de corredores de ônibus.

Experiências internacionais

Um exemplo de sucesso do pedágio urbano é Londres, que tem pouco mais de 8 milhões de habitantes e 2,5 milhões de carros. Em 2002, um ano antes da implantação da medida, a velocidade média no centro era de 14,3 km/h, valor próximo ao registrado por São Paulo,

atualmente, no pico da tarde. No primeiro ano da restrição, os congestionamentos caíram 30% e a velocidade média foi a 17,3 km/h. Hoje, a tarifa custa 10 libras (cerca de R\$ 32) e a redução é de 15% no tráfego da região central, com 30% menos atrasos em viagens (**conheça o sistema no quadro da pág. 61**).

Embora o problema de Londres possa ser comparado ao de São Paulo, por serem cidades com complexidade de mobilidade urbana semelhante, para alguns especialistas a instalação do pedágio não surtirá os mesmos efeitos. “Estão pegando o remédio londrino, que é morfina, e querem vender uma aspirina aqui para curar o paciente terminal”, compara Horário Figueira, citando a diferença do valor que seria cobrado na capital paulista.

Outro aspecto relevante é que Londres tem 402 km de metrô, 5,5 vezes mais do que São Paulo. Além disso, ao mesmo tempo em que instituiu a restrição

Horácio:
“Pedágio não
é solução
para cidade
nenhuma”



Tudo começou com o fim dos bondes

Os números do trânsito paulistano impressionam. De todos os carros do Brasil, 10% estão na capital. Apenas os carros somam 5.294.108, segundo o Detran-SP. Dos 20 recordes de lentidão da cidade, 17 foram registrados de 2004 a 2012. Esses congestionamentos resultam prejuízos de R\$ 33 bilhões ao ano, cerca de 10% do PIB da cidade, segundo estudos de 2008 do professor Marcos Cintra, da Fundação Getulio Vargas (FGV).

Nas perdas causadas pela lentidão do tráfego, está o tempo ocioso que o paulistano passa no transporte coletivo ou individual. São, em média, 2h23 por dia. Portanto, em um ano, perde-se cerca de um mês preso no trânsito. Em pesquisa da Rede Nossa São Paulo, em parceria com o Ibope, publicada em setembro de 2012, um terço dos paulistanos classificou o trânsito como uma das quatro áreas mais problemáticas da cidade. Desses, 80% consideram a área ruim ou péssima.

De acordo com o engenheiro Adriano Murgel Branco, a origem do problema remonta a 1968, com a decisão de extinguir os bondes, alegando que “atrapalhavam o trânsito”. Os bondes operavam desde 1900 na capital e tinham 260 km de linhas, servindo a 700

km de itinerários. O atual metrô paulistano tem 74,2 km de linhas. Ainda segundo Branco, “a administração pública deixou-se levar pelo lobby das indústrias de veículos e de petróleo, tal como nos EUA, onde a General Motors financiou as prefeituras para retirarem os bondes das cidades”.

No período de 1947 a 2007, segundo o engenheiro, a população da Região Metropolitana de São Paulo cresceu cerca de sete vezes, as viagens em transporte coletivo aumentaram seis vezes, as viagens individuais cresceram acima de 40 vezes e o número de automóveis multiplicou-se por 54. Na década de 70, eram 965 mil veículos cadastrados e 14 mil km de ruas em São Paulo. Hoje, são mais de 7 milhões para 17 mil km, com taxa média de ocupação de 1,4 pessoa por veículo.

O especialista em Engenharia de Transportes e consultor Horácio Augusto Figueira condena a opção pelo transporte individual. “A gente deixou o automóvel subir até pelas paredes, tomou todo o espaço viário”, protesta. “Não preservamos nem o patrimônio histórico, demolimos casarões na Avenida Paulista para construir estacionamentos”, lamenta Figueira.

no centro, a capital inglesa aprovou leis para desconcentrar o uso e ocupação do solo no local, proibindo, por exemplo, a construção de shoppings e grandes edifícios residenciais e comerciais.

“Pedágio urbano em SP é aspirina para doente terminal”

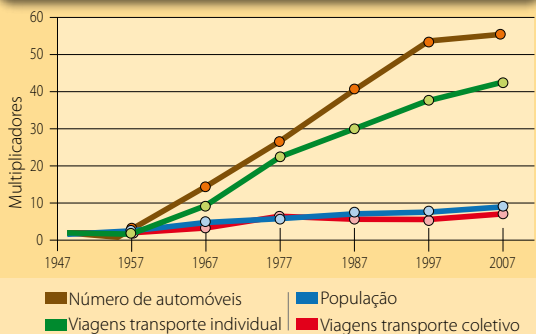
Em Estocolmo (Suécia), o governo planejou a adoção do pedágio urbano e em 2006 foi realizado um teste de seis meses. Os favoráveis à medida, que inicialmente eram cerca de 30%, após os testes chegaram a 55%. O fluxo das vias mais congestionadas melhorou 25% e o uso de transporte público aumentou em 5%. Em agosto de 2007, após referendo, o pedágio urbano tornou-

se permanente na capital sueca. O preço varia de acordo com a hora, chegando, no máximo, ao equivalente a R\$ 15 por dia.

Em Cingapura, o pedágio urbano foi instalado em 1975. Proporcionou redução imediata de 45% no tráfego e aumento da velocidade média das viagens de 17,6 km/h para 33,6 km/h. A cidade-estado foi a primeira no mundo a utilizar sistema digital. Além do pedágio, o governo cingapurense incentiva o uso do trem distribuindo créditos que podem ser trocados por bilhetes que permitem concorrer a prêmios em dinheiro. Para os que circulam fora do horário de pico, os créditos são triplicados.

Outras metrópoles, como Oslo e Milão (Itália), também adotam o pedágio urbano com intuito de diminuir o trânsito, melhorar a qualidade do ar ou preservar os prédios históricos. Em 2007, o prefeito de Nova York, Michael Bloomberg, anunciou o plano para instalar o pedágio urbano na ilha de Manhattan. O projeto foi rejeitado no ano seguinte pela Assembleia Estadual.

Taxas de expansão dos transportes urbanos na Grande SP



Fonte: Coletivo - Revista técnica da SPTTrans - outubro/2011

Outras iniciativas

Além do pedágio urbano, há outras ações que podem melhorar o caos paulistano. Paulo Resende aponta como medidas de curto prazo investimentos em estacionamentos subterrâneos, redução no número de estacionamentos em vias urbanas, planos emergenciais de retirada de veículos acidentados das vias



Ricardo Moreno/CMSP

KAZUO NAKANO é mestre em Estruturas Ambientais e Urbanas pela FAU-USP e doutorando em Demografia pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Atua como técnico do Instituto de Estudos, Formação e Assessoria em Políticas Sociais (Pólis), com desenvolvimento de pesquisas urbanas.

“Dono de carro também tem deveres”

Por que o trânsito de São Paulo é tão ruim?

Kazuo Nakano: Devido à alta concentração de serviços, comércio, saúde, educação, cultura e lazer numa pequena parte da metrópole, que é o centro expandido. A maior parte das viagens feitas para o centro é para trabalhar ou estudar. O sistema não comporta todas essas pessoas e os principais eixos de acesso ao centro já não dão conta, estão no limite.

Seguindo esse ritmo, qual o futuro do trânsito paulistano?

Nakano: Certamente, vai piorar. Hoje, já existe uma demanda reprimida de cerca de 3 milhões de veículos que não circulam, simplesmente, porque não há espaço. Por esse motivo, quando uma ponte ou um túnel é construído, não surte efeito. O melhoramento do sistema de transporte é muito lento, não há linhas para distribuir todos os passageiros. Antes, o transporte público era restrito à região central. Quando a oferta chegou à periferia, o ritmo de expansão deveria ter sido muito acelerado. Era necessário, também, criar formas de integração, o que não ocorreu.

Quais medidas deveriam ser adotadas para resolver o problema?

Nakano: Deveriam ser criadas condições para o transporte não motorizado, como as bicicletas, e as calçadas precisam ser melhoradas. Também vejo os táxis como uma boa possibilidade, se fossem bem distribuídos e o preço menor, como acontece em Manhattan e Rio de Janeiro. O táxi

deveria fazer parte da estrutura de transporte, não ser tratado como uma medida complementar.

O que pensa sobre o pedágio urbano?

Nakano: É uma medida bastante polêmica, que não pode ser pensada isoladamente. Tem de fazer parte de uma solução combinada. Uma discussão que ganha corpo internacionalmente é cobrar do dono do automóvel pela apropriação de um bem público, as vias, e responsabilizá-lo pelo congestionamento. Pensando assim, nada impede que alguns trechos sejam cobrados. O proprietário de um carro tem deveres, não só direitos. Não basta pagar impostos, mas também dar uma destinação responsável ao bem.

Os defensores do pedágio apontam que a arrecadação aumentaria o investimento em infraestrutura. Qual sua opinião?

Nakano: É um dever usar o dinheiro para investimento no transporte, mas eu acredito que a melhoria não depende só de recursos, pois São Paulo é uma cidade muito rica, o Estado tem bastante dinheiro, é a maior arrecadação do Brasil. Também não é falta de planejamento, pois o metrô segue um plano, existe uma programação de construção de corredores de ônibus. Os principais entraves são a falta de vontade política e limitação técnica. É muito difícil abrir espaço para expandir o metrô, pois é uma área já ocupada. É necessário desapropriar um grande número de imóveis, um processo lento. Além disso, há descontinuidade, pois os governos e os cargos mudam de mãos.

O modelo de LONDRES

Restrição funciona sem barreiras,
de segunda a sexta, das 7h às 18h

Sinalização
informa quando
o veículo entra e
sai da área do
pedágio



Câmeras leem
a placa, que é
comparada com
a base de dados
para verificar se
há isenção ou
desconto



Nos **dez primeiros anos** a arrecadação é obrigatoriamente usada na melhoria do transporte. Em **2009/10**, a receita foi de **148 milhões de libras**. Atualmente, a **redução** é de 15% no tráfego e 30% nos atrasos das viagens

• Mais informações: www.tfl.gov.uk



Fatura pode ser paga online, débito automático, cartão de crédito, SMS, correios e em estabelecimentos autorizados



Motos, bicicletas, táxis, veículos de emergência ou oficiais e carros usados por pessoas com deficiência física são **isentos**



Os residentes da área restrita ou de locais próximos a ela podem receber **90% de desconto** na tarifa



principais e fiscalização contundente para evitar infrações como filas duplas e estacionamentos em locais proibidos.

Resende aponta que as medidas de longo prazo também são de extrema importância. “Primeiro, temos que trabalhar para multiplicar a atual rede de metrô”, avalia. “E trabalhar a lei de uso e ocupação do solo associada aos movimentos de mobilidade urbana. Isso é importante para o controle das fontes de geração de viagens”, explica. “Finalmente, uma medida importante é a manutenção do planejamento com garantia de orçamento plurianual, para não haver interrupções na alocação de recursos.”

Horácio Figueira defende a prioridade na criação de faixas de ônibus, com concentra-

ção das linhas em no máximo cinco, integração nas pontas e ônibus a cada minuto. Para ele, a construção de mais faixas, como houve na Marginal Tietê, proporciona melhora momentânea, pois quando ficam sabendo que o trânsito está bom, os usuários migram das vias paralelas e até do metrô, fazendo com que o volume de carros aumente de novo. “Conheço pessoas de Campinas que marcavam reunião no almoço para fugir do trânsito”, conta. “Quando alargou a Marginal, voltaram a marcar de manhã”.

Ainda segundo Figueira, as medidas têm de ser radicais, como estabelecer duas faixas exclusivas de ônibus, para que haja pontos de ultrapassagem, e o que sobrar para o automóvel. Sugere, também, proibir os táxis de tra-



Ricardo Moreno/CNSP

Nazareno Affonso é favorável ao fim da Zona Azul

fegar pelas faixas de ônibus. “O verdadeiro pedágio urbano seria garantir espaço ao ônibus e diminuir o número de faixas aos carros”, afirma o engenheiro. “A cada faixa de ônibus que deixo de implantar é necessário fazer dez faixas para carro”, calcula.

Horácio acredita que, investindo-se no ônibus, uma alternativa decente é criada, pois, atualmente, o maior problema são os atrasos nas viagens e a baixa velocidade. Assim, as pessoas preferem o metrô lotado, que pode ser desconfortável, mas tem tempo de viagem garantido.

“A cidade, hoje, precisa de cerca de 400 km de novos corredores para poder respirar”, avalia.

Nazareno Affonso, urbanista e presidente da ONG Rua Viva, voltada para difusão de propostas de mobilidade sustentável, sugere o fim do uso do espaço destinado à Zona Azul. Para ele, os automóveis se apropriaram das ruas, que, atualmente, são “um depósito de carros a preço altíssimo, pois o metro quadrado custa muito mais do que a tarifa cobrada pela área azul”. Com essa medida, haveria maior fluidez no trânsito, mais espaço para ciclofaixas e aumento das calçadas. Para ele, a construção de viadutos e vias expressas tem efeito nulo.

Independentemente da alternativa, a boa notícia é que 65% dos usuários frequentes deixariam seus carros em casa para utilizar uma opção de qualidade. Isso representa 1,3 milhão de pessoas, segundo pesquisa da Rede Nossa São Paulo/Ibope. O levan-

