

# Especial Mobilidade urbana

Andrea Leal, do Bird: projeto reduz tempo de deslocamento de funcionários **G3**



LEO PINHEIRO/VALOR



LEO PINHEIRO/VALOR



LEO PINHEIRO/VALOR

Robert Cervero: problemas criam erosão econômica e afetam qualidade de vida

Alain Flausch, da UITP: "A grande pergunta é: que cidade queremos?"

Sydney Menezes: "Investe-se mais no transporte individual do que no público"

# Solução pública

Para especialistas, é urgente definir um novo modelo de cidade que dê prioridade ao pedestre e ao transporte coletivo. Por **Paulo Vasconcellos**, para o Valor, do Rio

O futuro das cidades com garantia de mobilidade passa por uma mudança de filosofia urbana e pesados investimentos. A aposta inevitável dos especialistas é pelo transporte público, com a modernização da infraestrutura e a aplicação intensiva de tecnologia, aliado ao estrangulamento do uso dos veículos particulares. Os diagnósticos dos especialistas reunidos semana passada no 16º Etransport, um dos maiores congressos de transporte e mobilidade do país, realizado no Riocentro, no Rio de Janeiro, apontam para um desafio que todas as metrópoles terão que enfrentar antes de serem paralisadas por um mega problema: a imobilidade.

"Muitas cidades em desenvolvimento, ao redor do mundo, vêm se tornando dependentes da mobilidade por carro e isso precisa mudar. Não estou demonizando o carro, mas há vários problemas nesse modelo, como a poluição do ar, o aumento das doenças respiratórias, a dependência de combustíveis fósseis, a exclusão social e o aumento dos congestionamentos, que criam uma erosão econômica e afetam a qualidade de vida", disse Robert Cervero, diretor do Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional da Universidade Berkeley da Califórnia, nos Estados Unidos, um dos palestrantes do evento.

"A grande pergunta é: que cidade queremos? Uma metrópole ou uma pequena cidade? É preciso que a sociedade defina se quer uma cidade amigável e sustentá-

vel ou uma cidade sufocada pelo automóvel", afirmou Alain Flausch, secretário-geral da União Internacional de Transporte Público (UITP), entidade que reúne 3.400 autoridades públicas, operadores, fabricantes, universidades e centros de pesquisa de 92 países relacionados ao tema da mobilidade urbana.

Sufocados por 7 milhões de automóveis é como vivem os moradores de Los Angeles, na Califórnia. Eles chegam a enfrentar quatro horas de congestionamento nos piores dias. O tempo médio para percorrer oito km era de vinte minutos, mas caiu três minutos depois que a cidade investiu US\$ 400 milhões para sincronizar seus 4.500 semáforos. Em Bangkok, na Tailândia, que tem um dos trânsitos mais caóticos do mundo, com 7,5 milhões de carros — quase um para cada dois moradores — e 1.272 novas motocicletas todos os dias nas ruas, o investimento que deu algum alívio ao sufoco foi feito em duas linhas de um metrô elétrico de alta velocidade que corre em viadutos de 30,95 km e é conectado ao metrô subterrâneo de vinte km.

Pequim, capital da China, registou o maior congestionamento da história em 2010. Chegou a 100 km. Alguns motoristas ficaram até cinco dias presos nos carros. A velocidade não passava de três km por hora. Pudera: as ruas da cidade são invadidas por 2.100 novos carros todos os dias.

Os moradores de São Paulo gastam, em média, duas horas e meia no trânsito todos os dias. No Rio de Janeiro, a média é de uma

hora e cinquenta minutos. Um estudo da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) revela que o prejuízo com o nó do trânsito chegará a R\$ 34 bilhões em 2016 — quase 25% do PIB da cidade previsto para o ano dos Jogos Olímpicos.

Por ano, o tempo perdido no transporte custa nas metrópoles brasileiras R\$ 62 bilhões, oito vezes o que se investiu anualmente em mobilidade, pelos cálculos dos pesquisadores Armando Castelar e Luísa de Azevedo, da Fundação Getúlio Vargas (FGV), e Júlia Fontes, do Tesouro Nacional. De 2002 para 2012, de acordo com a Coordenação dos Programas de Pós-Graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe-UFRJ), o número de motoristas nas grandes cidades passou de 21 para 30 por cada 100 habitantes.

"Investe-se muito mais no transporte individual do que no transporte público. Enquanto não for resolvida essa contradição, não iremos a lugar algum", disse Sydney Menezes, do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro (CAU/RJ). "É preciso focar o investimento no pedestre, no ciclista, na conexão eficiente entre as diferentes áreas, no uso compacto da terra. Precisamos de um novo modelo de cidade", afirmou Clarisse Linke, diretora-executiva do Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP) Brasil, uma ONG que promove o transporte sustentável e equitativo. "Pensar no trânsito deveria ser mais do que pensar apenas na mobilida-

de para aliviar o tráfego para pensar também na modelagem da cidade", disse Cervero.

As soluções combinam políticas públicas e tecnologia. Hamburgo, segunda maior cidade da Alemanha, quer construir uma rede de ruas sem carros para interligar os parques e jardins para permitir que moradores e turistas percorram a cidade inteiramente de bicicleta e a pé. Algumas capitais europeias criaram mecanismos de restrição ou desestímulo aos carros nas áreas centrais. Dois mil projetos de coleta de dados sobre o trânsito para prever os engarrafamentos uma hora antes que eles comecem estão sendo desenvolvidos pela IBM em Singapura, Estocolmo e na Califórnia dentro do conceito de cidades inteligentes que deverá chegar a 88 metrópoles em 2025.

A Cidade do México teve ganhos significativos de mobilidade e sustentabilidade com a adoção de uma sigla hoje popular: BRT (do inglês Bus Rapid Transit). O sistema tem 427 veículos e 105 km de corredores expressos, que transportam 956 mil passageiros por dia.

Além da melhora na circulação, reduziu as emissões de gases do efeito-estufa em 100 toneladas por ano. Outros investimentos também vêm sendo feitos, como a instalação de trens de alta velocidade em quatro cidades ao redor da capital mexicana. "O BRT foi um divisor de águas na mobilidade da Cidade do México", disse Jesús Padilla Zenteno, presidente da Associação Mexicana de Transporte e Mobilidade.

Em todo o mundo, os ônibus de trânsito rápido já existem em 180 cidades. São 324 corredores com 4.668 km que transportam 31,4 milhões de passageiros por dia. Só na América Latina são 17 milhões de usuários. O Brasil é líder mundial em BRT. Os dois sistemas já inaugurados no Rio de Janeiro têm quase 100 km e transportam mais de meio milhão de pessoas. Até os Jogos Olímpicos de 2016 serão mais dois. Ao todo deverão ser implantados 14 BRTs na Região Metropolitana do Rio para transportar 2,7 milhões de pessoas por dia. São Paulo tem projeto para dez sistemas, que somarão 129 km e atenderão 3,1 milhões de usuários diariamente. Na pioneira Curitiba, que criou o modelo há quarenta anos, são 81 quilômetros e 500 mil passageiros transportados diariamente, mas o sistema já apresenta sinais de esgotamento por falta de investimentos na ampliação e manutenção.

Não há uma fórmula para perfeita de mobilidade urbana. Paris teve um ganho quando reduziu os estacionamentos e limitou a velocidade máxima na área urbana. Cidades menores, com dois a três milhões de habitantes, como Viena, Copenhaga e Estocolmo, chegaram a um estado da arte em transporte depois de 30 anos de trabalho. A grande questão é qual a necessidade de transporte adequada para cada cidade", afirmou Alain Flausch, da UITP. "O espaço viário é o maior ativo das cidades e precisa ser revisto", disse Clarisse Linke, do ITDP Brasil.

## Políticas devem desestimular o uso de carro particular

Do Rio

A conta da mobilidade urbana deve ser paga pelo transporte individual. Os custos de novos investimentos em infraestrutura e da melhoria dos serviços, na opinião dos especialistas que participaram do 16º Etransport, não precisam ser bancados por novos tributos. Basta um aumento das tarifas para quem usa o automóvel e outras medidas de desincentivo ao uso do carro particular. Algumas das ideias em debate propõem um IPTU diferenciado para quem ocupa o espaço público como estacionamento e gasolina mais caros para que os automóveis subsidiem as passagens de ônibus, trens e metrô e parte das obras de infraes-

trutura urbana. Dos 5.570 municípios brasileiros, 3.300 têm ônibus. Em apenas 2.100 os serviços são organizados e em todos há problemas de infraestrutura.

"Hoje, só as cidades que não apresentam bons projetos não conseguem financiamento para a construção de corredores expressos de ônibus", disse o prefeito de Guarulhos, Sebastião Almeida. "A retomada dos investimentos em infraestrutura de transportes começou há apenas cinco anos, depois de um período de 20 anos de estagnação. Temos que persistir porque ainda há um longo caminho pela frente", afirmou Marcos Bicalho, diretor da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

O desafio é o da definição sobre o destino dos recursos. Mais obras nunca vão dar conta de melhorar a qualidade do serviço se não vierem acompanhadas de mudanças que revertam a equação favorável ao transporte individual. A motorização nas cidades brasileiras cresceu 80% em uma década. O crescimento condena a Região Metropolitana do Rio de Janeiro — que está implantando 14 corredores de BRT para transportar mais de 2 milhões de passageiros por dia — a ter um sistema que já estará defasado quando for todo inaugurado.

"É preciso quebrar a lógica dos investimentos em transporte no Brasil e adotar um novo modelo que beneficie toda a sociedade. Hoje, apenas os mais pobres pa-

gam pelos serviços de transporte coletivo. Os mais ricos vão de carro. O melhor dos mundos seria sobre taxar a venda dos automóveis, mas há a alternativa de se adotar políticas compensatórias. Quem usa mais espaço urbano com o automóvel, por exemplo, poderia pagar mais IPTU", disse Carlos Henrique Leite Corseuil, diretor-adjunto de Estudos e Políticas Sociais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), vinculado à Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República.

A transferência de recursos do uso do automóvel para o transporte coletivo não é novidade em outros países. Na Europa, que perde € 40 bilhões anuais com os engarrafamentos, algumas cidades adota-

ram medidas radicais diante do fracasso das campanhas de incentivo ao uso do transporte público. Em Londres, a cobrança de pedágio urbano dos carros que circulam na região central começou em 2003 e já injetou mais de 110,5 milhões de libras na melhoria dos transportes públicos. Veículos que poluem mais também pagam mais para trafegar na região metropolitana. Bergen, Oslo, Trondheim e Stavanger, todas na Noruega, Estocolmo, na Suécia, Atenas, na Grécia, Roma e Milão, na Itália, e Singapura também têm pedágio urbano. "Uma cidade sem carro é perfeitamente possível", afirmou José Evaldo Gonçalves, secretário-adjunto municipal de Transportes de São Paulo.

Os empresários defendem a desoneração dos transportes coletivos para baixar as tarifas e pregam o direcionamento de eventuais novos recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre os combustíveis para financiar os serviços e as obras de mobilidade. "Em transporte público o mais importante é ter políticas claras e planilhas de custos transparentes. Tudo o que é feito sem transparência tem tudo para dar errado", disse o prefeito de Guarulhos, Sebastião Almeida. "A transparência é importante quando se trata de definir quanto o usuário quer e pode pagar e que tipo de serviço de transporte quer pelo que paga", afirmou Marcos Bicalho, da NTU. (PV)