



Terminal de ônibus na cidade de Jundiaí [Foto: Murilo Borça/Prefeitura de Jundiaí]

FÓRUM PAULISTA

ATÍLIO PEREIRA É ELEITO PRESIDENTE DO FÓRUM PAULISTA DE SECRETÁRIOS

Nos dias 13 e 14 de fevereiro de 2014, foi realizada em Guarulhos a 57ª Reunião do Fórum Paulista, com 255 participantes de 32 municípios. Nesse encontro, Atílio André Pereira, secretário de Transporte e Trânsito do município anfitrião foi eleito por aclamação e tomou posse como o presidente do Fórum Paulista para concluir o mandato correspondente ao biênio 2013-2014. Ele sucede ao engenheiro Dalton Ferraciolli de Assis, que, na reunião anterior, deixou a presidência em razão de ter-se desligado do cargo de secretário de Infraestrutura de Jacaréí para assumir o posto de secretário de Obras em São José dos Campos.

VICE-PRESIDENTES – Juntamente com Atílio Pereira foram escolhidos, igualmente por aclamação, dois vice-presidentes. Raquel Chini, secretária de Transporte e Trânsito de Praia Grande, foi eleita vice-presidente para a área de Transporte. Afonso Ricca, coordenador de Trânsito de Ubatuba, que exercia o cargo de vice-presidente na gestão de Ferraciolli, foi eleito vice-presidente para a área de Trânsito. A escolha de dois vice-presidentes atende ao novo Regulamento do Fórum Paulista, aprovado nessa reunião de Guarulhos.

COORDENADORIAS REGIONAIS – Na mesma sessão em que foram eleitos o presidente e os vices, iniciou-se a formação das coordenadorias regionais, uma das instâncias previstas no novo Regulamento do Fórum Paulista.

Na próxima reunião, deverão ser definidas as coordenadorias correspondentes às regiões metropolitanas de Sorocaba, Vale do Paraíba e Litoral Norte, Baixada Santista e Campinas; aos aglomerados urbanos de Jundiaí e de Piracicaba; e às regiões do Alto Tietê e do ABC, que estão inseridas na Região Metropolitana de São Paulo, mas contam com consórcios municipais articulados. Deverá haver ainda uma coordenadoria correspondente ao Oeste Paulista. Os nomes dos coordenadores em cada caso também serão oficializados no próximo encontro.

PRÓXIMAS REUNIÕES – A próxima reunião do Fórum Paulista, no mês de maio, em datas a serem ainda definidas, deverá acontecer na cidade de Limeira. A última reunião de 2014, em novembro, está prevista para Presidente Prudente, o que carece ainda de confirmação; nesse encontro, deverá acontecer um ato comemorativo dos 20 anos da primeira reunião do Fórum Paulista, ocorrida em Campinas, em setembro de 1994. As duas primeiras

reuniões de 2015 deverão acontecer em Praia Grande e em Piracicaba.



Atílio André Pereira fala na abertura do encontro em Guarulhos; mais tarde, ele seria eleito, por aclamação, presidente do Fórum Paulista [Foto: José Luiz/PMG]

FÓRUM PAULISTA

SEBASTIÃO ALMEIDA RESSALTA SIGNIFICADO DOS DEBATES

O prefeito de Guarulhos, Sebastião Alves de Almeida, participou da solenidade de instalação dos trabalhos da 57ª Reunião, destacando a importância dos Fóruns Paulista e Nacional, organismos que, segundo ele, desde os anos 1990, vêm favorecendo o desenvolvimento do setor. “Em nome de nossa cidade, muito obrigado por todo trabalho que vocês têm feito no Fórum Nacional e no Fórum Paulista, porque muito do que está sendo realizado agora é graças às contribuições dos debates que vocês fizeram, pensando a cidade numa visão de longo prazo”.

SOLEINIDADE – Participaram da solenidade de abertura Joaquim Lopes da Silva, presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU); o presidente do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-SP), Daniel Annenberg; os deputados estaduais Gerson Bittencourt e Alencar Santana; os vereadores de Guarulhos Samuel Vasconcellos e Elmer Japonês; a vereadora de Praia Grande, Janaina Balares.



Prefeito Sebastião Almeida na solenidade de abertura.

[Foto: José Luiz/Prefeitura de Guarulhos].

A cerimônia contou ainda com a presença do presidente do Fórum Nacional e presidente da Empresa de Desenvolvimento Urbanos e Social (URBES), de Sorocaba, Renato Gianolla; do vice-presidente do Fórum Paulista e coordenador de Trânsito de Ubatuba, Afonso Ricca, e do secretário de Transporte e Trânsito de Guarulhos, que horas mais tarde seria eleito presidente do Fórum Paulista, Atilio André Pereira. A ANTP esteve representada por seu presidente Ailton Brasiliense Pires e pelo superintendente Luiz Carlos Mantovani Néspoli.

PARTICIPAÇÃO – Os trabalhos e debates da 57ª Reunião do Fórum Paulista em Guarulhos contaram com a participação de 255 secretários, dirigentes, técnicos e especialistas, representando 32 municípios de diferentes regiões do Estado de São Paulo.

EMPRESAS – A exposição de produtos e serviços realizada em ambiente contíguo ao espaço de debates teve a participação das seguintes empresas Auttran, Digicon, Guarupass, Guarucoop, Sinal Ronda e Tranzum. A empresa Clever Devices fez a apresentação técnica de seus serviços em uma das sessões do encontro. A direção do Fórum Paulista agradeceu o apoio e a participação dessas organizações.

AÇÕES DE GUARULHOS NA ÁREA DA MOBILIDADE URBANA

O secretário Atilio André Pereira fez uma apresentação a respeito das ações de Guarulhos no campo da mobilidade urbana do município. Ele assinalou que o município conta com uma população 1.244.518 habitantes, de acordo com dados estimados em 2012, e que a frota conta com mais de 570 mil veículos. A área total do município é de 319,19 km²; o sistema urbano inclui 5.756 vias, com 2.330 km de extensão. Há 361 cruzamentos semaforizados, 160 redares eletrônicos, 211 focos de pedestres com contadores regressivos e 32 lombadas eletrônicas.

Sobre o transporte público, ele informou que estão em operação três terminais municipais e dois terminais intermunicipais. A frota total destinada ao transporte de passageiros compreende 1.024 veículos, dos quais 697 ônibus alocados no sistema estrutural, e também 327 micro-ônibus, dos quais 307 servindo ao sistema alimentador, 10 destinados ao serviço noturno e outros 10 ao serviço seletivo. Estão em operação 117 linhas com extensão média de 29 km; em média, por dia útil, registram-se 15.274 partidas, o que representa 418.950 partidas mensais. Servem ainda ao município 851 veículos de linhas intermunicipais e aproximadamente 800 veículos de fretamento, bem como 1.624 veículos dedicados ao transporte escolar. A frota de táxis contabiliza 1.300 veículos, dos quais 733 atuam no aeroporto e outros 567 atendem à cidade. Atuam em Guarulhos cerca de 8 mil veículos de moto-frete.

BILHETE ÚNICO E MAIOR DEMANDA – O secretário se referiu ao bilhete único municipal implantado há três anos, informando que, desde sua criação, o benefício registra um total superior a 429 milhões de passageiros transportados, acarretando R\$ 133,42 de economia mensal e R\$ 4.936,40 de economia anual para cada usuário. Nos três anos, a economia acumulada pelo conjunto dos usuários foi de R\$ 186,8 milhões.

No período de vigência do bilhete único, o total de passageiros transportados por ônibus no município cresceu significativamente, alcançando 17,5% no comparativo 2011-2013. No ano de 2011, foram transportados 131,69 milhões de passageiros; em 2012, houve 138,09 milhões, crescimento de 4,8% sobre o resultado de 2011; em 2013, registrou-se um total de 159,64 milhões de passageiros, o que representa 13,5% a mais do que em 2012.

MOBILIDADE - O secretário mostrou a proposta de intervenção na mobilidade urbana, com vias que circundam a grande área do aeroporto internacional e um anel de circulação de viária que promove a integração das rodovias que cortam o município - Rodovias Presidente Dutra, Ayrton Senna e Fernão Dias - além das vias de interligação com a Capital e outras cidades. O município conta com recursos provenientes do Programa de Aceleração do Crescimento, nas vertentes PAC-2, num total de R\$248 milhões, para obras do Trevo de Bonsucesso e corredores exclusivos de ônibus, e PAC Pavimentação, num total de R\$ 120 milhões para pavimentação de corredores de ônibus em vias de terra, além de R\$ 645 milhões concernentes ao Pacto pela Mobilidade para corredores exclusivos de ônibus.

FÓRUM PAULISTA

DEBATE REVELA QUE A TENDÊNCIA É NÃO HAVER REAJUSTE DE TARIFAS EM 2014

Um levantamento na sessão reservada aos secretários e dirigentes de mobilidade urbana durante a 57ª Reunião do Fórum Paulista revelou que os municípios tendem a não reajustar o valor da tarifa em 2014, e que buscam alternativas para manter o equilíbrio econômico dos contratos sem onerar demasiado o orçamento municipal.

Uma questão importante é se o custo do equilíbrio econômico deve a ser pago pelos usuários do sistema, via reajuste da tarifa, ou por meio da majoração dos valores dos subsídios ao sistema de transporte por ônibus, ou, ainda, por intermédio de uma composição entre essas duas alternativas. Também faz parte do debate o efetivo conhecimento dos verdadeiros custos e ganhos observados na operação do serviço de transporte coletivo em cada município, o que pressupõe a existência de uma planilha adequada e o pleno domínio, pelo órgão gestor, das informações dela constantes.

Ainda sobre a importância das planilhas, foi dito na reunião que, depois do advento da bilhetagem eletrônica, de modo geral, os municípios deixaram de acompanhar adequadamente a evolução dos custos, relegando essa tarefa para as próprias concessionárias, o que precisa ser revertido. Foi informado que o Fórum Nacional, com apoio da ANTP, compôs um grupo de trabalho para se dedicar ao tema e que os secretários paulistas devem se engajar e contribuir com essa iniciativa.

REDUÇÃO DE CUSTOS E OTIMIZAÇÃO - Um dos municípios garantiu que deverá manter o subsídio e reduzir a tarifa para o usuário, buscando diminuir custos operacionais, com a implantação de linhas sem cobrador e a adoção de um sistema de biometria para reduzir o volume de fraudes nas gratuidades.

Defendeu-se na reunião que as gratuidades tenham um corte social, sendo concedidas apenas às pessoas que realmente necessitam, e não de forma indiscriminada, como ocorre em algumas situações impactantes para os custos do sistema; a respeito disso, sugeriu-se que o Fórum propugne pela revisão do atual critério de concessão de gratuidade aos idosos, pois nem todas as pessoas dessa faixa etária necessitam desse benefício de elevado peso para os sistemas.

Outro município, que no ano passado majorou o subsídio para promover a redução de tarifa, avalia esse tipo de solução não se sustenta e iniciou um reestudo completo da composição da tarifa; em 2014, não promoverá reajuste da tarifa, mas encaminhará algum tipo de solução sustentável que possa ser indicada pelos estudos. Por ora, esse município tem buscado trabalhar a redução dos custos das concessionárias – com a retirada completa dos cobradores dos ônibus até o mês de abril de 2014 e a ampliação da qualidade do monitoramento das concessionárias para ajudá-las a otimizar os percursos de suas linhas –, mas acredita que somente a redução de custos não será suficiente para alcançar o equilíbrio.

Também foi realçada como alternativa a busca da otimização do desempenho da frota, incluindo a

implantação de faixas exclusivas e de corredores de ônibus. Informou-se que a São Paulo Transportes (SPTrans) vem medindo os ganhos obtidos com as faixas implantadas em São Paulo e que os dados preliminares sugerem que a medida é capaz de impactar positivamente a tarifa.

Um dos municípios que interveio nos debates informou que contratou uma empresa especializada para realizar estudo visando à reestruturação do transporte coletivo e à elaboração do plano de mobilidade.

CONSELHOS MUNICIPAIS E ALERTAS - Foi sugerido que os municípios que já compuseram seus respectivos conselhos municipais, previstos na Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12), levem até esse órgão os aspectos envolvidos na discussão sobre o reajuste da tarifa. Argumentou-se, em tom de alerta, que a manutenção do valor das tarifas sem a adequada correção do valor pago às concessionárias poderá estimular a demanda e, ao mesmo tempo, provocar a diminuição da qualidade dos serviços.

Outro município, com base em observações recentes, alertou sobre a possibilidade de concessionárias buscarem meios de redução de custos que possam colocar em risco a segurança do transporte; o exemplo detectado se referia ao uso pneus reformados.

Com a lembrança do caso recente de Porto Alegre, onde, em razão de não haver acordo para o reajuste salarial, a cidade ficou duas semanas sem serviço regular de ônibus, foi sugerido que os municípios paulistas acompanhem as negociações entre as empresas e os sindicatos, tendo em vista que para a maior parte dos municípios a data base é maio.

SECRETÁRIOS CONSIDERAM QUE PROJETO DO REITUP NÃO SERÁ APROVADO NESTE ANO

Ponderou-se no encontro que, neste ano, dificilmente avançará no Congresso o projeto de lei que institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano de Passageiros (REITUP), com desoneração de toda a cadeia produtiva do setor. Diferentes secretários afirmaram que o tema deverá merecer uma discussão específica no Fórum Paulista, mostrando que a adesão do município ao sistema, na forma com está sendo criado, envolve complexidades para as quais os gestores municipais precisam estar atentos.



O secretário de Transporte e Trânsito de Jundiaí, Wilson Folgozi de Brito, elaborou um trabalho sobre o REITUP, apresentado no 18º Congresso da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), realizado em 2011, no Rio de Janeiro – esse trabalho pode ser livremente consultado no Portal da ANTP (antp.org.br//website).

Wilson Folgozi de Brito

MOBILIDADE URBANA

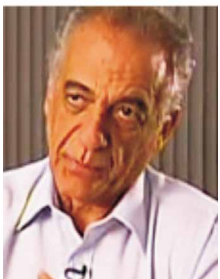
PARA AILTON, CIDADES MELHORAM COM PLANEJAMENTO E TRANSPORTE PÚBLICO

Em seu pronunciamento na abertura da 57ª Reunião do Fórum Paulista, o presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ailton Brasiliense Pires, defendeu que os municípios tratem o tema da mobilidade urbana juntamente com a questão do planejamento urbano. “Às vezes, temos a impressão de que as cidades, do jeito que estão, não têm mais remédio. Isto não é verdade! O conjunto de obras que Guarulhos está fazendo e que outros prefeitos estão realizando são tentativas de reordenar as cidades. Em qualquer cidade, todos os dias, tem alguma coisa sendo demolida e alguma coisa sendo construída. Se nós cuidarmos o planejamento do futuro, pensando como nós vamos ordenar o espaço público, poderemos e deveremos viver em cidades muito melhores do que aquelas que temos hoje. A cidade precisa ter um planejamento e um dos seus eixos pode e deve ser a questão do transporte público”.

Brasiliense assinalou que a São Paulo pôde crescer rapidamente na primeira metade do Século XX por que dispunha de uma rede de transporte público eficiente. , “Em 1900 a cidade possuía 200 mil habitantes e em 1950 chegou a 2,2 milhões em 1950, ou seja, cresceu dez vezes porque havia um sistema organizado de transporte público, caracterizado pelos trilhos da Light e da ferrovia. O secretário Atílio Pereira falou que daqui a pouco tempo a Linha 13 chegará a Guarulhos e haverá ainda a Linha 19 e a Linha 20, ou seja, são três as linhas de metrô vindo para cá. E que significado terão essas três linhas metroferroviárias? Que significado terão os corredores de ônibus que hoje estão sendo implantados e mais alguns que estão sendo projetados? Eles vão mudar o jeitão de Guarulhos. Vão permitir que em breve – daqui quatro, cinco ou seis anos – tenhamos aqui uma cidade melhor, com muito mais atrativos e de melhor qualidade urbana”.

Falando aos secretários e dirigentes de mobilidade urbana, Ailton assinalou: “Precisamos negociar com os prefeitos, com as Secretarias de Planejamento. É fundamental rever os planos diretores. A falta de planejamento no passado constitui a principal causa de nos depararmos hoje com cidades congestionadas e tarifas tão elevadas”. E sublinhou que a baixa velocidade dos ônibus, decorrente da falta de prioridade para transporte público na circulação viária, compõe item fundamental no custo da tarifa.

“Esse e outros fatores negativos poderão ser revertidos se nós, daqui para a frente, olharmos não a cidade de hoje, mas a cidade que queremos. A cidade do futuro, capaz de oferecer à população condições de vida consideravelmente melhores do que aquelas que temos atualmente”.



Ailton Brasiliense

SECRETÁRIOS APROVAM NOVO REGULAMENTO

No primeiro dia do encontro em Guarulhos, os secretários e dirigentes aprovaram o novo regulamento do Fórum Paulista, um documento com 16 artigos, redigido com base no regulamento do Fórum Nacional.

O NOVO NOME E OS OBJETIVOS - O artigo 1º dá um novo nome para o Fórum Paulista: Fórum Estadual Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana; o nome anterior mencionava secretários e dirigentes de ‘transporte urbano e trânsito’. Ficou definido que apesar da troca do nome do organismo, será mantida a numeração das reuniões regulares, com o que será preservada a referência histórica desses encontros. O artigo inicial também caracteriza e define a atuação do Fórum Paulista. O artigo 2º define os objetivos do Fórum Paulista, incluindo, entre outros pontos, a formulação de propostas e a contribuição para implantação de políticas públicas para o setor.

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL - O artigos 3º, 4º e 5º tratam da estrutura organizacional do Fórum Paulista, que passa a ser composta pela presidência; duas vice-presidências, concernentes às áreas de transportes e de trânsito; coordenadorias regionais e uma secretaria executiva, exercida pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), além de uma coordenadoria executiva, que reúne o presidente, os vices e os coordenadores regionais.

ELEIÇÕES - O artigo 6º, com nove parágrafos, regulamenta as eleições para presidente, vices e coordenadores regionais, estabelecendo os critérios para o processo de escolha, mandatos de dois anos com possibilidade de uma recondução, e alternativas para casos de vacâncias. Um dispositivo define a necessidade de inscrição com antecedência de candidatos, deixando aberta a possibilidade de que uma chapa se defina na própria reunião de eleição, caso não se registrem candidaturas prévias. Na eventualidade de vacância do posto de presidente, o regulamento determina que a eleição do substituto aconteça na reunião seguinte, em processo conduzido pelo vice-presidente de transportes. De acordo com o Artigo 7º, os coordenadores regionais deverão ser definidos até a segunda reunião da nova gestão do Fórum Paulista.

CRITÉRIOS PARA AS REUNIÕES - O Artigo 8º, com cinco parágrafos, diz respeito à realização das reuniões ordinárias do Fórum Paulista. O Artigo 9º, com três parágrafos, estabelece como os municípios poderão pleitear a condição de sede de uma reunião, suas obrigações e prerrogativas, e como se dará o processo de deliberação nesses encontros.

COMPETÊNCIAS - Os dispositivos constantes do artigo 10 ao artigo 15 definem as competências do presidente, dos vices, dos coordenadores regionais e da secretaria executiva.

VIGÊNCIA IMEDIATA - O artigo 16 definiu que o regulamento aprovado tivesse vigência imediata. A íntegra do regulamento pode ser lida no portal da ANTP.



Ônibus transita em rua de Guarulhos [Foto: Prefeitura de Guarulhos].

SESSÕES TÉCNICAS

EM DEBATE, ESTACIONAMENTO ROTATIVO, CONTROLE DA FROTA E TÁXIS

A julgar pelo que aconteceu em sessões específicas da 56ª Reunião do Fórum Paulista, realizada em São Paulo, em novembro de 2013, e na 57ª Reunião, desenvolvida em Guarulhos, em fevereiro de 2014, a questão da estruturação legal e operacional dos táxis é um tema cujo debate está apenas no início entre secretários e dirigentes paulistas de mobilidade urbana. Muitas das dúvidas surgiram após a entrada em vigor da Lei 12.865/13, que, por meio de seu artigo 27, modificou o artigo 12 da Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/13), passando a caracterizar o táxi como um serviço de utilidade pública em vez de um serviço público.

No encontro em Guarulhos, o principal ponto de discussão foi a possibilidade de haver licitações que, de alguma forma, privilegiem os auxiliares ou prepostos – motoristas que há vários exercem a profissão de taxista com carros dos titulares dos alvarás. Edmilson Sarlo, conhecido como Americano, presidente da Cooperativa de Táxi do Aeroporto Internacional de Guarulhos (Guarucoop), defendeu que os alvarás sejam licitados dentro da categoria. Contudo, de modo geral, os debates – que contaram com participação de Daniel Telles Ribeiro, diretor do Departamento de Transporte Público da Prefeitura de São Paulo; Wilson Folgozi de Brito, secretário de Transportes e Trânsito de Jundiaí, e de Jair Alexandre

Gonçalves, gerente técnico de Cadastro e Processamento, da Secretaria de Transporte e Trânsito de Guarulhos – evidenciaram a dificuldade de se estabelecer legalmente o completo direcionamento de uma licitação para aqueles que já exercem a atividade.

ESTACIONAMENTO ROTATIVO - Duas apresentações marcaram o debate sobre estacionamentos rotativos. A diretora de Transportes, da Secretaria de Transportes e de Trânsito de Guarulhos, Sandra Zaith, descreveu as características do estacionamento rotativo eletrônico em seu município. O sistema tem 1.174 vagas convencionais, 41 para idosos e 28 para deficientes, num total de 1.243 vagas.

Athanasia Janet Michapoulos, diretora da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito de São José dos Campos, apresentou o sistema de estacionamento rotativo daquele município do Vale do Paraíba, que contabiliza mais de 673 mil habitantes e cuja frota supera a marca de 390 mil veículos.

CONTROLE DA FROTA - Na abertura dos trabalhos do segundo dia, Silvio Roberto Lima, diretor de Trânsito de Indaiatuba fez uma apresentação sobre sistema de controle de Informação da frota implementado em seu município. Na mesma sessão, o diretor de Negócios para a América Latina da empresa Clever Devices, Maurício Consulo, fez uma apresentação a respeito da atuação dessa organização que tem sua sede global em Nova Iorque, nos Estados Unidos, e é provedora de sistemas de informações digitais, sistemas de Inteligentes de Transporte (ITS) e com soluções para ônibus inteligentes desde 1988.

UMA EXPLANAÇÃO A RESPEITO DO REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO

O agente de Fiscalização Financeira do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo Estevan Fanton fez uma explanação a respeito do Regime Diferenciado de Contratação (RDC), instituído pela Lei Federal 12.462/11. O tema já foi objeto de uma reunião temática específica do Fórum Paulista, realizada em 2013. O RDC foi inspirado nas regras de contratação da União Europeia, Estados Unidos e nas diretrizes da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), e, ainda na legislação que disciplina no Brasil as contratações por meio do pregão. Trata-se de um novo regime licitatório, visando tornar as licitações do Poder Público mais rápidas e com maior eficiência, garantindo a transparência e o acompanhamento pelos órgãos de controle.

Fanton explicou que, inicialmente, o RDC foi instituído para atender licitações e contratos da Copa das Confederações e Copa do Mundo de 2014, bem como dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. Em 2012, três leis federais expandiram o alcance do regime para outros programas federais.

Durante a apresentação, o agente fez um histórico e traçou um quadro comparativo entre aspectos inovadores do RDC frente a procedimentos previstos na Lei de Licitações (Lei 8.666/93), focalizando os seguintes pontos: contratação integrada, remuneração variável, inversão de fases, parcelamento e contratação simultânea, fase única de recursos, pré-qualificação, proposta vencedora e orçamento sigiloso.

MOBILIDADE URBANA

PROPOSTO UM NOVO FORMATO PARA O RODÍZIO NA CIDADE DE SÃO PAULO

O diretor de Planejamento da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP), Tadeu Leite Duarte, levou à 57ª Reunião do Fórum Paulista informações sobre a ampliação do rodízio na capital paulista, conforme proposta discutida em 15 de janeiro de 2014 no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.

Ele explicou que o rodízio, vigente desde meados dos anos 1990, é periodicamente avaliado pela CET-SP quanto à sua eficácia. Em 2011, foi realizada uma dessas avaliações para verificar se haveria necessidade ou não de mudanças nas condições de funcionamento da sistemática, tendo sido mantidas as condições atuais: cinco dias por semana; a cada dia com duas placas não podem circular das 7 às 10h e das 17h às 20 h.

Em 2013, houve nova avaliação; e, nela, com base simulação feita por meio de um software específico e utilizando dados da Pesquisa Origem-Destino do Metrô-SP, empregou-se um indicador que mostra o nível de 'incomodidade' causada às pessoas que vão se submeter ao rodízio e o grau de eficiência de diferentes alternativas para mudanças nas condições do rodízio. A ideia era identificar entre oito possibilidades – incluindo a sistemática em vigor – aquela que tornaria o rodízio paulistano mais eficiente.

Leite Duarte explicou que, mantidas as condições vigentes, o indicador teria o valor 1; se, em uma alteração das condições do rodízio, o indicador apresentasse valor superior a 1, a simulação demonstraria que o benefício seria maior que a 'incomodidade', e se, por outro lado, o valor fosse inferior a 1, evidenciaria que a 'incomodidade' seria maior que o benefício.

Para realização do conjunto de testes, foi recalibrada a matriz, considerada a diretriz de prioridade ao transporte coletivo, pois, em 2013, a nova gestão municipal implantou 300 km de faixas exclusivas para o transporte público. Feitas as simulações, chegou-se à conclusão de que manter duas placas por dia seria a melhor medida, desde que fossem incluídas no rodízio as vias arteriais, alternativa que alcançou índice 2,350, superando todas as outras alternativas testadas, em especial, a que previa a proibição da circulação de três placas por dia, que obteve o índice 1,541, e que sugeria a proibição de quatro placas, que alcançou índice 1,575.

ÁREA DE RESTRIÇÃO - A área de restrição proposta é de 150 km², correspondente à área do Minianel central da cidade, mais 371 km lineares de vias: 338,5 km de vias arteriais I (91%), 25,4 km de vias arteriais II (7%) e 7,1 km de vias com outras classificações, considerando 35 eixos viários fora do Minianel. Será permitida a circulação entre os bairros, já que o projeto prevê como possível que as vias arteriais incluídas na restrição sejam cruzadas normalmente nos trechos que estiverem fora do Minianel. A CET-SP planeja também a aplicação de um sistema de sinalização apropriado ao rodízio e incrementar a fiscalização eletrônica para coibir infrações.

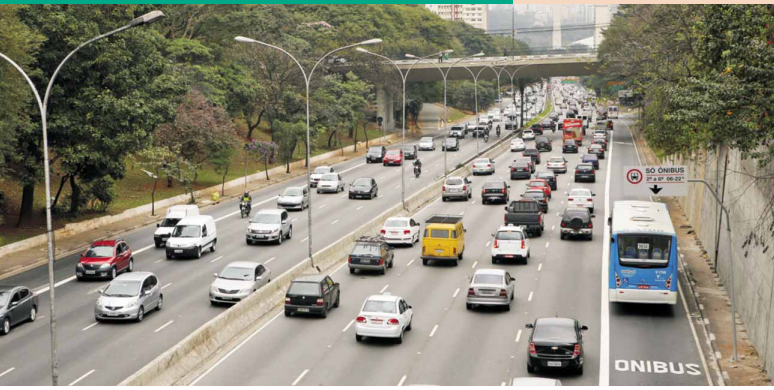
ENERGIA INTELLECTUAL E FINANCEIRA PARA MELHORAR O DESEMPENHO DOS ÔNIBUS

Como coordenador da sessão que reuniu os diretores da CET-SP (veja a outra matéria na página 7), o superintendente da ANTP, Luiz Carlos Mantovani Néspoli, comentou as informações apresentadas. Disse, inicialmente, que os investimentos que vêm sendo feitos para melhorar o desempenho dos ônibus no viário representam apenas uma pequena parcela de tudo o que foi historicamente investido para beneficiar os automóveis, como demonstram dados do Sistema de Informação sobre Mobilidade Urbana mantido pela ANTP.

O dirigente afirmou que muitas cidades brasileiras, sobretudo aquelas que aderiram ao processo de municipalização do trânsito definido pelo Código de Trânsito Brasileiro, contam com respeitável capacidade intelectual e técnica formada durante muitos anos e cuidam muito bem do trânsito mas nunca antes haviam direcionado o olhar para o transporte coletivo. "Há em nosso País uma espécie de mantra: vivemos repetindo 'transporte coletivo é precário', 'transporte coletivo é ruim'... Mas estamos acostumados a tratar o transporte coletivo como um cachorro vira-latas, que vive de restos. Porque não colocar energia intelectual e financeira para resolver o problema?", indagou Néspoli, prosseguindo: "O que todos vimos nestas exposições aqui, e o que temos presenciando na capital paulista é justamente a colocação de uma considerável capacidade intelectual e técnica, aprimorada em 36 anos de história da CET-SP para fazer o ônibus andar". Ele reforçou: "Ônibus anda se tiver inteligência. Desde meados dos anos 70, a CET-SP organiza o tráfego da cidade com inteligência, com tecnologia; se não fosse dessa maneira, a situação estaria bem pior. Pois o ônibus também precisa de tecnologia. Ele não vai melhorar se não houver infraestrutura e se não houver alguém olhando a infraestrutura".

Luiz Carlos Mantovani Néspoli assinalou que observar e cuidar da infraestrutura é fundamental e indispensável, sublinhando que essa medida apenas não basta. "Depois da infraestrutura, há outras coisas de que o ônibus precisa: informação no ponto, para orientar os usuários; calçadas decentes, regularidade, pontualidade, tratamento adequado ao usuário, mas isso não pode ser implantado se não houver infraestrutura".

Ele concluiu, assinalando: "Inicialmente, é preciso garantir a infraestrutura; depois, assegurar a possibilidade de exercer controle sobre essa infraestrutura, e, então, ganhar condições de adotar todos os instrumentos de qualidade para atrair novos usuários para o serviço de transporte coletivo por ônibus. Seguramente, é possível atrair uma parcela da população que usa o automóvel. Não será possível atrair a todos porque sabemos que, do ponto de vista do conjunto de qualidades, o automóvel, é invencível. Mas, seguramente, é preciso ficar claro para todos que o automóvel não pode ser o único meio para fazer viagens quotidianas em nossas cidades".



Faixa exclusiva em uma das principais avenidas de São Paulo

[Foto: Fábio Arantes/Secom/Prefeitura de São Paulo].

transporte coletivo em todo o município, por meio de procedimento que torna possível realizar a gestão do corredor e de sua 'bacia' de influência em uma única gerência da CET-SP com um único 'gestor de corredor', o que favorece a análise integral e tratamento uniforme da segurança e mobilidade ao longo de toda extensão do corredor.

MOBILIDADE URBANA

PRIORIDADE PARA O TRANSPORTE COLETIVO COM A IMPLANTAÇÃO DE FAIXAS EXCLUSIVAS

Priorizar o transporte coletivo com a implantação de vias segregadas ou faixas exclusivas para ônibus; criar uma rede integrada de corredores e outros modos de transporte; promover o aumento crescente da mobilidade urbana através da lógica do transporte coletivo público e investir na infraestrutura do sistema viário principal de ligação centro-bairro. Esses são pontos do programa municipal de transporte na capital paulista, segundo assinalou em sua exposição na 57ª Reunião do Fórum Paulista o diretor de Operações da CET-SP, Maurício Régio. Ele acrescentou que o programa também visa favorecer o aumento da oferta de empregos em regiões periféricas, estabelecer prioridades ao atendimento à Zona Leste e à Zona Sul, as mais populosas da cidade.

O dirigente abriu sua exposição informando que a capital paulista contabiliza 18 milhões de viagens motorizadas por dia, das quais 10,1 milhões por transporte coletivo (56%) e 7,9% (44%) por veículos particulares, sobretudo autos e motos. E ressaltou que os 15 mil ônibus, com 8,2 milhões de viagens todos os dias, compõem o único modo de transporte coletivo presente em todo território da cidade, com uma infraestrutura que compreende 29 terminais, 130 km de corredores para veículos com porta à esquerda e 1.270 linhas.

Ele salientou que apesar de toda a importância para a mobilidade das pessoas na maior cidade do País, os ônibus de linha, com veículos que transportam em média 71 passageiros, ocupam somente 0,6% do viário em horários de pico, enquanto os carros, que transportam em média de 1,4 passageiro por viagem, ocupam de 78,5% das vias, e as motos, que transportam em termos médios de 1,1 passageiro por viagem, ocupam 7,5% das vias. Nos últimos quatro anos, houve aumento de 15% da frota de veículos na cidade, com acréscimo de 900 mil veículos, e, concomitantemente, registrou-se sensível queda de velocidade dos ônibus: 10% no pico da manhã e 17% no pico da tarde.

Régio explicou que a nova diretriz de ação considera a gestão por corredores de tráfego, com ênfase no

METAS E NÚMEROS - As metas definidas para a nova sistemática compreendem o aumento da velocidade média dos ônibus para 25 km/h nos principais corredores e a redução do número de viagens de automóveis, com queda de 20% no índice de lentidão; a implantação de um processo de gestão do conhecimento por meio da ampliação do monitoramento e de indicadores específicos que afetem a mobilidade; a implementar medidas operacionais voltadas ao transporte coletivo, considerando novas faixas exclusivas e reversíveis. Também se procura Identificar os pontos de lentidão nos corredores de ônibus, Intensificar a fiscalização nos corredores de ônibus, analisar os pontos de ônibus sob o enfoque da fluidez e segurança viária.

Em 2013, foram implantados 300 km de faixas exclusivas à direita, num total de 192 trechos, a um custo total de R\$ 15 milhões, correspondendo, portanto a R\$ 50 mil em média para cada quilômetro. De acordo com Régio, em termos gerais, as faixas exclusivas propiciaram ganho de 47,2% na média de velocidade dos ônibus, que passou de 14,2 km/h para 20,9 km/h. Ele disse que cerca de três milhões de usuários do transporte coletivo foram beneficiados com economia de tempo nas faixas exclusivas, significando ganho individual de 38 minutos por dia e ganho geral de 1,9 milhão de horas por dia. Houve também recuperação de demanda, pois o sistema ônibus recebeu 20 mil pessoas a mais por dia. Conforme ainda dados mostrados pelo dirigente, 93% dos paulistanos são favoráveis às faixas; entre os usuários frequentes de carro, o apoio também significativo: 86%.

OUTROS PLANOS - Maurício Régio informou que está em elaboração o que vem sendo chamado *de DNA das Linhas de Ônibus*, com um detalhamento completo de todo o sistema, o que significa a manutenção de um banco de dados com informações sobre as linhas de ônibus, veículos, vias e outros insumos da operação. "Não existe engenharia sem dados. Sem dados, o que temos é o achismo, e achismo numa cidade como São Paulo é perigoso", disse. Esse sistema vai produzir informações para subsidiar o trabalho dos técnicos, fornecendo relatórios e estatísticas.

O dirigente da CET-SP falou também sobre transporte noturno na cidade, mostrou a proposta de ampliação do sistema de câmeras para vigilância dos corredores e a revitalização semaforizada da cidade, tendo como prioridade o transporte coletivo.

