

Valor
Setorial

Maio 2016
www.valor.com.br

INFRAESTRUTURA



**A DIFÍCIL
RETOMADA**

CONJUNTURA INIBE INVESTIMENTOS

INTEGRAÇÃO MAIOR DE TRANSPORTES

Na capital paulista, 10 milhões de pessoas usam ônibus e 7,5 milhões se locomovem na malha ferrometroviária, mas o sistema ainda é deficiente Por Juan Garrido

Os atuais 78 quilômetros de linhas de metrô constituem um sistema ainda insatisfatório – e de evolução lenta – para uma metrópole das dimensões de São Paulo. Hoje, o que existe na capital paulista é um sistema de ônibus transportando duas vezes mais pessoas do que o metrô. As viagens de ônibus na megacidade levam 10 milhões de passageiros por dia e as do metrô não ultrapassam os 4,7 milhões. Além disso, fica evidente que o automóvel particular como modal de deslocamento urbano continua sendo excessivamente utilizado nestes tempos de engarrafamento e poluição atmosférica.

O secretário estadual de Transportes Metropolitanos, Clodoaldo Pelissioni, discorda em parte que o sistema de metrô paulistano tenha extensão pequena. Ele admite que os atuais 78 quilômetros de linhas são insuficientes, mas somados aos 260 quilômetros de trens metropolitanos representam um conjunto aceitável. “Por meio de investimentos em sistemas e melhorias, nós reduzimos os intervalos entre as composições, e com a renovação de boa parte da frota – processo que continua – os trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) podem ser considerados metrôs de superfície.”

A região metropolitana de São Paulo tem hoje, segundo ele, 340 quilômetros de linhas metroferroviárias, porque o sistema é todo integrado. Os planos continuam sendo entregar mais 100 quilômetros de linhas de metrô e monotrilho até 2022. “Com a expansão nós vamos trazer mais passageiros para o sistema, o que é desejável, porque menos pessoas vão usar o transporte motorizado individual”, afirma.

Até 2018, prevê Pelissioni, serão entregues mais 45 quilômetros de linhas de metrô e monotrilho e 30 novas estações. Serão quatro estações da Linha 4-Amarela, dez da Linha 5-Lilás, oito de monotrilho da Linha 15-Prata e mais oito do monotrilho da Linha 17-Ouro. “Na verdade entregaremos 34 estações nos próximos dois anos, por-



DIVULGAÇÃO

que deverão estar concluídas mais quatro da CPTM.”

Pelo organograma, até o fim de 2022 deverá estar concluída a Linha 6-Laranja (mais 15 estações) e a Linha 18-Bronze, que irá da estação Tamanduateí até São Bernardo do Campo (mais 18 estações). Se a situação econômica do país permitir, a Cia. do Metrô poderá reiniciar as obras da extensão da Linha 2-Verde para levar o metrô de Vila Prudente até Guarulhos, atravessando toda a zona leste. “Seriam mais 45 quilômetros, mas a execução foi interrompida por falta de financiamento.”

**Secretário
Pelissioni:
mais metrô
e monotrilho
até 2018**

Sobre os percalços enfrentados pela Linha 4-Amarela (Butantã-Luz) – que foi a Parceria Público-Privada pioneira do setor –, ele lembra que no ano passado o consórcio espanhol Isolux Corsán-Corviam desistiu de prosseguir com as obras; o que levou o governo paulista a rescindir o contrato unilateralmente. “Já fizemos a republicação do edital, abrimos no final de abril as propostas comerciais e até o fim de julho deverão estar assinados os novos contratos, o que permitirá que sejam concluídos os trabalhos pela empresa que sair vencedora”, diz.

Pelissioni diz que São Paulo faz hoje 7,5 milhões de viagens de passageiros sobre trilhos por dia e calcula que no país todo são menos de 10 milhões dessas viagens por dia. “Ou seja, fazemos em São Paulo atualmente quase 80% de viagens urbanas de passageiros sobre trilhos do país.” Para ele, com a expansão em curso no metrô e CPTM, duas das empresas vinculadas a sua secretaria, facilmente se chegará a 10 milhões de viagens por dia.

No transporte coletivo rodoviário, o secretário municipal de Transportes, Jilmar Tatto, afirma que, a partir do momento em que a licitação que vai implantar a nova divisão do transporte público paulistano for liberada, a cidade terá 27 áreas. Elas serão repartidas em três grupos: cinco lotes estruturais, nove de articulação regional e 13 lotes locais. O processo da licitação está em discussão no Tribunal de Contas do Município.

Segundo Tatto, com isso haverá serviços nos bairros com ônibus menores. Também existirá cobertura interbairros, o que eliminará a necessidade de trânsito na região central – e as ligações mais extensas em ônibus de grande capacidade para o centro da cidade. O objetivo principal da operação será ter o controle do número e do intervalo entre as partidas. “Assim, e não pela quantidade de coletivos, é que se estabelece o melhor desempenho do sistema, como vem ocorrendo hoje com as linhas do período da madrugada, chamado Noturno.” Com a nova sistemática, ele afirma que o número de viagens aumentará em 17%, passando de 186,4 mil para 217,8 mil partidas diárias. “A oferta de lugares nos coletivos também será acrescida em 14%, de 996 mil para 1,13 milhão.”

Na cidade de São Paulo serão 13.036 ônibus, divididos da seguinte forma: 4.171 no subsistema estrutural, dos quais 767 serão articulados (sanfona, com capacidade para 120 passageiros em média); 1.211 superarticulados (com 23 metros de comprimento cada, capacidade para 200 passageiros e ar-condicionado); e 30 biarticulados (com 28 metros e duas sanfonas). No sistema regional serão 3.879 ônibus, dos quais 712 articulados. No subsistema distribuidor, 431 veículos serão micro-ônibus e 2.170 ônibus básicos.

Para Tatto, a rede de ônibus da madrugada é o grande exemplo de como será a futura operação do sistema. Tudo será gerenciado por um centro de controle operacional (CCO) a ser construído pelas futuras empresas operadoras. “Ou seja, haverá controle em tempo real de todas as linhas, seu desempenho e comunicação imediata para a tomada de decisão em situações atípicas.” O





DAVILYM DOURADO / VALOR

Corredor de ônibus na avenida São João, em São Paulo

Noturno atua hoje com 151 linhas e 482 carros. “O passo seguinte, ainda em 2016, será a entrada em funcionamento do serviço aos domingos.” As futuras redes para sábados, picos e entropicos virão na sequência.

Segundo o engenheiro Frederico Bussinger, ex-secretário municipal de Transportes e consultor do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio Ambiente (Idelt), cada vez mais especialistas têm adotado o conceito de “mobilogística” nas análises sobre mobilidade urbana. “Afim, o deslocamento de pessoas é feito majoritariamente pelos mesmos viários por onde se movimentam cargas e serviços pelas cidades.” Até aqui, segundo ele, a mobilidade urbana tem sido geralmente tratada como sendo o deslocamento de pessoas, ficando a movimentação de cargas enquadrada como logística.

Com base nisso, Bussinger acha que está mais do que na hora de quebrar alguns tabus, como o de que é impossível desenvolver um anel hidroviário na Grande São Paulo. Ele explica que a região é um platô situado a 700 metros acima do nível do mar, entre a Serra da Cantareira e o que chama de A Muralha (encosta íngreme da Serra do Mar, ao fundo da Baixada Santista). O platô foi dotado de uma extensa rede hídrica – bastante alterada por várias obras de infraestrutura realizadas no século XIX e XX –, na qual se destacam os rios Tietê, Pinheiros e Tamanduaté. “Muita gente vai ficar surpresa com o que vou afirmar: São Paulo é quase uma ilha!”

Bussinger diz que a implantação de um canal, de 25 a 30 quilômetros, entre a represa Billings e o reservatório de Taiaçupeba transformaria São Paulo numa ilha: junto com os rios Tietê e Pinheiros, a maior parte da metrópole estaria cercada por um canal contínuo de 170 a 190 quilômetros de águas. “A extensão exata depende do detalhamento do projeto”, esclarecendo que essa articulação hídrica foi denominada Hidroanel Metropolitano.

Sobre as vantagens do uso do transporte hidroviário, ele cita que na Grande São Paulo, em 2010, foram realizadas mais de 400 mil viagens por dia relacionadas ao transporte de cargas. Só o setor da construção civil é responsável por mais de 25 mil delas para levar mais de 110 milhões de toneladas de material por ano (mais que o Porto de Santos). Os veículos, para tanto, formariam uma fila de mais de 500 quilômetros. “Em Paris, ao contrário, a maior parte dessa carga é transportada por hidrovias.”

Segundo Bussinger, seria bom previamente despoluir os rios, mas isso não é imprescindível. Ele acha que talvez a relação pudesse até ser inversa: a ampliação da navegação poderá contribuir para acelerar o processo de despoluição, porque aumentará a atenção sobre os rios, com mais pessoas fiscalizando. Ele informa que o estudo de pré-viabilidade técnico, econômico e ambiental indica valores entre R\$ 2,5 e R\$ 3 bilhões para a implantação da infraestrutura básica. “Em uma ou outra hipótese, convenhamos que se trata de recursos relativamente modestos”, ressalta.