

Carta Idec nº 113 /2017/ Coex

São Paulo, 11 de abril de 2017.

Ao Ilmo. Sr. João Doria Júnior, Prefeito de São Paulo

Email: <a href="mailto:prefeitura.sp.gov.br">prefeito@prefeitura.sp.gov.br</a>

Ao Ilmo. Sr. Sérgio Avelleda, Secretário da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes Email: <a href="mailto:smt@prefeitura.sp.gov.br">smt@prefeitura.sp.gov.br</a>; <a href="mailto:smt@prefeitura.sp.gov.br">smtgabinete@prefeitura.sp.gov.br</a>;

sergioavelleda@prefeitura.sp.gov.br

C/c.:

Ilmo Sr. José Carlos Martinelli, Presidente da São Paulo Transportes (SPTrans) presidencia@sptrans.com.br imartinelli@sptrans.com.br

Ilmo Sr. João Octaviano Machado Neto, Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET)

joaoneto@cetsp.com.br pr@cetsp.com.br

**Ref**. Liberação de veículos particulares em trecho do corredor de ônibus da Avenida 9 de Julho

O Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor é uma associação de consumidores, sem fins lucrativos, fundada em 1987 e mantida por seus associados. A missão do Idec é promover a educação, a conscientização, a defesa dos direitos difusos e dos direitos do consumidor e a ética nas relações de consumo, com total independência política e econômica.

Entre as atividades desenvolvidas pelo Idec para o cumprimento de sua missão encontram-se a realização de pesquisas relacionados à qualidade e segurança de produtos e serviços, o acompanhamento de legislações referentes às relações de consumo e a participação no seu processo de discussão, bem como a elaboração de ações de caráter coletivo. Para gerar conhecimento e fortalecer o consumidor o Idec publica bimestralmente sua Revista e faz a manutenção diária de seu portal eletrônico (www.idec.org.br).





O Idec cumprindo a sua função de defesa dos direitos do consumidor, difusos e coletivos vem requerer que a Prefeitura de São Paulo e a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes respeitem a Legislação Federal e Municipal vigente, e não retrocedam na política de priorização ao transporte público coletivo da cidade, eliminando a prioridade ao transporte público coletivo no viaduto Plínio de Queiroz, e com isso interferindo na qualidade do corredor de ônibus 'Santo Amaro - Nove de Julho - Centro'.

Corredores e faixas exclusivas são elementos da rede de transporte coletivo que garantem prioridade ao transporte público coletivo no sistema viário. Tal condição, de priorização, é estabelecida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei Federal nº 12.587/2012), que traz clara diretriz de priorização do transporte público coletivo frente ao transporte individual motorizado. Reforçada por princípios como: eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; e a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Esses conceitos foram incorporados pelo Plano Diretor Estratégico de São Paulo - PDE/SP (Lei Municipal nº 16.050/2014), que considera dentre seus objetivos a expansão da rede de transporte público coletivo de alta e média capacidade, buscando a racionalização do uso do automóvel. O Plano de Mobilidade de São Paulo - PlanMob/SP (Decreto Municipal nº 56.834/2015), por sua vez não foge à regra e apresenta dentre suas diretrizes gerais a democratização do espaço viário, a prioridade para o transporte público coletivo e a qualificação do sistema de transporte coletivo. Seus objetivos são compatíveis de forma a propor inclusive a redução do tempo médio de viagens e a ampliação do uso do transporte público coletivo na matriz modal da cidade.

Tais princípios seguem rigorosamente uma agenda internacional pelo desenvolvimento urbano sustentável, agenda essa formalizada pela última conferência da ONU-Habitat III, da qual o Brasil é signatário. O documento produzido apresenta orientações para as gestões de cidades com foco no desenvolvimento de política públicas pautadas no uso de energias renováveis, redução das emissões de carbono pautadas pela promoção de modos de transporte mais sustentáveis, especialmente os modos ativos e o transporte público coletivo. O documento orienta o direcionamento de esforços que levem à redução de congestionamentos e poluição, ao mesmo tempo em que ampliam a eficiência, conectividade, acessibilidade, saúde e qualidade de vida nas cidades.

As políticas de priorização do transporte coletivo por ônibus implementadas na cidade de São Paulo foram um primeiro passo nessa direção. Mas os quilômetros de faixas exclusivas de ônibus somados aos corredores ainda são insuficientes para que sejam efetivamente atingidos os objetivos universais do desenvolvimento urbano sustentável, embora a tímida quilometragem implantada já apresente resultados valiosos. O estudo publicado pelo





Instituto de Energia e Meio Ambiente, em outubro de 2016, demonstrou que a priorização do transporte público coletivo além de aumentar a velocidade da viagem, diminui as emissões de gases poluentes e causadores do efeito estufa<sup>1</sup>.

Além disso, em Nota Técnica a CET<sup>2</sup> afirma que nas cidades onde foi adotada a segregação do ônibus frente ao tráfego geral, além de se verificar um sensível aumento da velocidade do serviço de transporte público coletivo, também são verificados benefícios para o tráfego de automóveis. Contudo é afirmada a importância da manutenção do respeito à faixa exclusiva evitando o desrespeito a sua exclusividade de forma a garantir sua credibilidade perante o público.

Sendo assim, o impacto no trânsito usado como argumento para a remoção da prioridade não se justifica. Esse é exatamente o problema que a prioridade ao transporte coletivo ataca, já que o trânsito nas cidades brasileiras é causado pelo uso excessivo do transporte motorizado individual - que tem na baixa qualidade do transporte coletivo uma de suas causas - e o corredor visa exatamente melhorar a qualidade do transporte público desestimulando o uso excessivo do automóvel.

A priorização estabelecida ao transporte público coletivo no viaduto Plínio de Queiroz em Novembro de 2015 resultou na redução de seu tempo de viagem. A CET informou à época³ que a velocidade média dos ônibus variou de 15,6 km/h para 20 km/h, valor acima da média dos corredores da cidade que registram velocidade média de 19,3 km/h. Em relação ao tráfego geral não foi verificado qualquer prejuízo para sua velocidade média que permaneceu praticamente sem alteração: 21 km/h no pico da manhã e 13,8 km/h no pico da tarde. Reconhece-se assim que a prioridade estabelecida ao transporte coletivo promoveu impacto positivo para a circulação dos ônibus, atingindo seu objetivo primordial, tendo como ganho acessório nenhum impacto negativo sobre o tráfego geral.

Outra análise importante a ser feita é a que considera a demanda de passageiros sobre a referida seção viária. A condição primordial da mobilidade urbana consiste na observação dos problemas do ponto de vista das pessoas e não dos veículos, normalmente considerada pela

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup>https://diariodotransporte.com.br/2016/12/07/opiniao-viaduto-nove-de-julho-para-beneficiar-menos-de-83-mil-motoristas-doria-deve-impactar-vida-de-322-mil-passageiros/



Junte-se à luta pelos direitos dos consumidores. O Idec é feito por pessoas como você. Associe-se www.idec.org.br

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Em São Paulo a implantação de faixas exclusivas de ônibus levou a um aumento de velocidade equivalente a 11% para o sistema de transporte coletivo, promovendo ainda a redução de 5% das emissões de gases causadores de efeito estufa, 6% nas emissões de material particulado (MP) e de 7% de óxidos de nitrogênio (NOx) (os dois últimos associados à doenças respiratórias), segundo pesquisa do IEMA divulgada no Estadão em Outubro de 2016. O estudo indica que a implantação de faixas exclusivas foi mais eficiente para redução das emissões do que a renovação da frota ocorrida dentro do período de análise.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Nota Técnica - NT 059/80 - Meios de Tornar Mais Exclusivas as Faixas de Ônibus Dr. Theodoro Gevert, <a href="http://www.cetsp.com.br/media/20340/nt059.pdf">http://www.cetsp.com.br/media/20340/nt059.pdf</a>



Engenharia de Tráfego tradicional. Ao se abordar as questões a partir de uma problemática focada na demanda, corrige-se uma série de injustiças histórias que levaram a contínuas distorções no planejamento de nossas cidades.

Considerando o caso específico do Viaduto Plínio de Queiroz, a CET publicou<sup>4</sup> que no ano de 2015 passavam pelo local 18 mil veículos e 1.581 ônibus nos horários de pico, o que leva a crer que os ônibus são minoria e não precisariam de tratamento especial no viário. No entanto, ao se considerar a demanda específica de cada modo de transporte verifica-se que: com uma taxa de ocupação de 1,7 passageiros/veículo, os automóveis transportavam no local uma ordem de 31 mil pessoas; já os ônibus com taxa de ocupação média de 34 passageiros/veículo transportavam 54 mil pessoas no ano de 2015. O gráfico a seguir apresenta a distribuição percentual dos veículos registrados na seção viária que contempla o viaduto em questão. Esses números mostram claramente que a priorização ao transporte público coletivo é uma medida necessária para garantir um benefício à maioria das pessoas que circulam pelo referido viaduto, sendo portanto uma medida bastante equivocada a remoção do corredor de ônibus existente.

## Motocicleta Bicicleta 0% 1% Carros 35% Ônibus 60%

Pessoas transportadas por modo de transporte

Fonte: CET - Relatório de Desempenho do Sistema Vário 2015 e estimativa de ocupação

■ Carros ■ Ônibus ■ Fretado ■ Motocicleta ■ Bicicleta

Como se não bastasse, o corredor de ônibus da Avenida Nove de Julho constitui parte da rede estrutural do Sistema de Transporte Público Coletivo da cidade de São Paulo (de acordo com o Art. 244° e Mapa 9 do PDE). Ele configura-se como uma das mais importantes ligações de ônibus entre o Centro e a Zona Sul da cidade, representando uma conexão direta entre os

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Pesquisa de Monitoração da Mobilidade - Volume e Velocidade - 2015: http://www.cetsp.com.br/media/499255/2015.pdf



-



Terminais Bandeira e Santo Amaro e, a partir desse, com a região do M'Boi Mirim e do Grajaú. Dessa forma, a remoção da prioridade antes atribuída à circulação do transporte público coletivo no Viaduto Plínio de Queiroz interrompe a continuidade do fluxo dos ônibus que trafegam pelo dado corredor.

Diante do exposto, certos da atenção de V.Sas., solicitamos o imediato restabelecimento da prioridade ao transporte público coletivo no viaduto Plínio de Queiroz, bem como sua manutenção e atenção à prioridade necessária às demais faixas exclusivas e corredores de ônibus da cidade.

Agradecemos a atenção, nos colocamos a disposição para quaisquer esclarecimentos e apresentamos votos de consideração.

Atenciosamente,

Elici Maria Checchin Bueno

Coordenadora Executiva do Idec

Collfly

Rafael Calabria

Pesquisador em Mobilidade Urbana do Idec

Hellem Miranda

Pesquisadora em Mobilidade Urbana do Idec

