

Fôlego para a metrópole

IMPÉRIO DO AUTOMÓVEL Só em São Paulo e no Rio, os congestionamentos causam prejuízo de 140 bilhões de reais a cada ano

Em 1960, 85% dos deslocamentos realizados em Belo Horizonte eram feitos por sistemas de transporte público. Cinquenta anos depois, diante de investimentos abaixo da demanda e falta de planejamento urbano integrado, metade das viagens é feita por meios privados. Em 2025, pouco mais de um terço dos deslocamentos será feito em transporte público na capital mineira. A principal razão é o avanço dos carros. Em 2002, os automóveis respondiam por um quarto das viagens na cidade, dez anos depois passaram a representar 31%, enquanto os ônibus perderam 19 pontos percentuais e atingiram 21% de participação em 2012.

A situação mineira não é um caso isolado. O prejuízo dos congestionamentos à economia das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro supera 140 bilhões de reais em um ano. As soluções não poderão focar apenas investimentos ou parcerias com a iniciativa privada, mas terão de envolver planejamento urbano integrado, melhor ocupação do uso do solo e novas maneiras de gestão do espaço público nas regiões metropolitanas. Essa foi a tônica dos debates do seminário Diálogos Capitais – Mobilidade Urbana, realizado por CartaCapital na sexta-feira 28 de outubro.

Além da criação de novos modelos de financiamento que atraiam o capital privado e da adoção de múltiplas opções de transporte público, mudar o quadro atual dos congestionamentos exige uma política que consiga reduzir disparidades regionais e aumentar a criação de empregos nas regiões periféricas das cidades, estimulando o uso racional do solo nas maiores capitais. São Paulo é um exemplo dos gargalos existentes. A metrópole convive com uma oferta de empregos e vagas em escolas na zona oeste da cidade 20 vezes superior à da zona leste. As seis subprefeituras que formam o Centro Expandido da cidade (Sé, Pinheiros, Lapa, Vila Mariana, Santo Amaro e Mooca) reúnem 17% da população paulistana, mas 64% dos empregos. Já a zona leste concentra quase 40% da população da cidade e oferece apenas 15% dos empregos.

“A questão é ampla e exige política pública e planejamento integrados, as resi-

Um dos desafios é criar novos modelos de financiamento que consigam atrair o capital privado



Venilton Tadini, presidente da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib): “Falta projeto. Se houver projeto, o capital privado vai se interessar”

dências estão desalinhadas em relação às matrículas e ao trabalho”, afirmou Paulo Resende, coordenador do Núcleo de Infraestrutura da Fundação Dom Cabral. Nos últimos anos, as capitais têm sofrido um processo de suburbanização, ou seja, não são apenas os mais pobres que vivem longe do Centro. Há um movimento forte da classe alta para condomínios e cidades da região metropolitana. Nesse aspecto, criar vias só beneficia o carro. “Não adianta apenas focar em obras sem transporte de massa, a integração entre os sistemas e a redução dos deslocamentos. Respostas urgentes, como mais vias, são de soluções de engenharia, não de inteligência”, destacou.

Em Los Angeles, os congestionamentos superam 400 quilômetros por dia, mas são opção de quem usa o carro. A cidade cobra mais caro imposto dos empreendedores que desenvolvem projetos no



centro e menos de quem investe na periferia. No Brasil, a imobilidade existe por falta de opção. "Se um empreendedor quer fazer um shopping na Vila Olímpia, em São Paulo, o prefeito deveria cobrar duas vezes e meia o IPTU normal e conceder desconto de 50% se fosse construído no entorno da capital, mas qual gestor vai fazer isso?", questionou Resende.

Outro ponto importante é a criação de soluções que abranjam a região metropolitana. Nesse caso, é preciso pensar na criação de agências metropolitanas que possam ter autoridade sobre os municípios. "É preciso pensar em um novo pacto federativo com políticas metropolitanas a partir de agências metropolitanas com mandato supramunicipalista, porque é necessário integrar planos de mobilidade com leis de uso e ocupação do solo com uma visão mais ampla", observou Resende, da Fundação Dom Cabral. Para ele, desenvolvimento regional é parte

dessa política. "Municipalizar a questão da mobilidade só transfere o caos para as periferias." A criação dessas agências, no entanto, não é simples. Na Bahia, foi criada há quatro anos uma autoridade metropolitana, mas a prefeitura de Salvador ingressou com uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin), mesmo com outros 12 governos municipais tendo aceito a criação do órgão. A discussão está no Supremo Tribunal Federal (STF).

Os estados estão buscando novas alternativas para financiar projetos na área de mobilidade. Na Bahia, o governo estadual trabalha com a visão de que aportes do governo federal por parte do Orçamento Geral da União (OGU) serão mais escassos no curto prazo, o que exige a criação de múltiplas fontes de financiamento. Primeiro, o governo baiano está trabalhando para transformar os recursos do OGU em financiamentos, já que o es-

tado tem possibilidade de elevar seu endividamento em até 5 bilhões de reais, pelas metas da Lei de Responsabilidade Fiscal.

O governo baiano criou uma instituição que reúne ativos do governo estadual, como prédios, e recebíveis, como contas de água e esgoto da Embasa e da empresa que gerencia a malha de gás. Com esses recursos, a empresa passa a ter estrutura para lançar debêntures para apoiar projetos de infraestrutura. "Isso nos permitirá criar fundos de investimento em infraestrutura para lançar papéis para incentivar projetos", destacou o secretário de Desenvolvimento Urbano da Bahia, Carlos Martins. Em paralelo, o estado está trabalhando para estimular mais Parcerias Público-Privadas (PPPs), como a da construção de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Na primeira etapa de implantação, o VLT substituirá o trem do subúrbio, e o trajeto será ampliado compreendendo



Carlos Martins,
secretário de
Desenvolvimento
Urbano
da Bahia



Clodoaldo Pelissoni,
secretário
de Transportes
Metropolitanos
do estado
de São Paulo



Venilton Tadini,
Presidente da
Associação Brasileira
da Infraestrutura
e Indústrias
de Base (Abdib)

21 paradas, entre a Avenida São Luís, em Paripe, e o Bairro do Comércio. A ideia é acelerar parcerias com a iniciativa privada. Para isso, o estado conta com um Fundo Garantidor. Legislação estadual de 2009 estabeleceu que 18% dos recursos do Fundo de Participação dos Estados (formado por 21% dos impostos coletados pela União e cujos recursos são distribuídos entre os 26 estados e o Distrito Federal) destinados aos cofres estaduais sejam direcionados à Agência de Fomento do Estado da Bahia (Desenbahia), órgão gestor do Fundo Garantidor de PPPs no estado. A Bahia também se prepara para lançar a concessão de um terminal modal de integração rodoviário, metrô e VLT. A estimativa é de que o investimento chegue a 100 milhões de reais.

Em São Paulo, o esforço não é diferente. O governo busca concluir as obras de metrô até 2020. Em agosto, foram retomadas as obras das quatro estações da Linha 4, que interliga a zona oeste ao Centro. Paralisadas desde julho de 2015, após o contrato com o consórcio responsável ser rescindido, as estações foram prometidas inicialmente para 2010. Trabalha-se para colocar de pé as obras da Linha 6, que com seus 15 quilômetros ligará a Brasilândia, na zona norte da capital, à Estação São Joaquim da Linha 1-Azul. A concessionária responsável pela construção da Linha 6 não obteve financiamento do BNDES, reflexo da Operação Lava Jato. “Estamos

analisando opções, ver se o consórcio pode ser vendido”, disse o secretário de Transportes Metropolitanos de São Paulo, Clodoaldo Pelissoni, que afirmou que o governo também trabalha para equacionar a retomada das obras da Linha 17 do monotrilho, que ligará o Aeroporto de Congonhas à marginal do Rio Pinheiros. A expansão dos sistemas sobre trilhos poderá colocar mais 2,5 milhões de passageiros por dia no sistema, em 2021. Hoje são transportados 7,5 milhões de pessoas, com São Paulo respondendo por, aproximadamente, 75% do modal no País. Pelissoni destacou que é um desafio pensar em mobilidade num estado quem tem a terceira maior região metropolitana do mundo – atrás apenas de Mumbai e Tóquio – e uma frota de 8 milhões de veículos somente na cidade de São Paulo. “Pensar mobilidade é correr atrás do prejuízo, é enxugar gelo”, disse.

Para o secretário, a região metropolitana de São Paulo tem um desafio adicional, pois ainda passam pela região 150 milhões de toneladas de cargas todos os anos, mais 50 milhões por Santos, para o porto.

A Lava Jato travou a Linha 6 do metrô de São Paulo. O BNDES negou financiamento à concessionária

Asaída para tirar do centro urbano a frota que transporta essas mercadorias seria o projeto do Ferroanel, um sistema ferroviário paralelo ao Rodoanel Trecho Norte. “O estado pede projetos que pensem no todo para que a execução seja mais tranquila.”

A iniciativa privada tem interesse em participar da expansão do setor, observou o presidente da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústria de Base (Abdib), Venilton Tadini. “O que falta é projeto. Se houver um bom projeto, o capital privado estará sempre presente”, afirmou. O fundo de investimento canadense Brookfield captou 14 bilhões de dólares para investir no Brasil, já tendo adquirido parte da Odebrecht Ambiental e parte da malha de gasodutos da Petrobras. Outros fundos como Vinci Partners e Pátria estão líquidos. Segundo Tadini, há muitos grupos empresariais com liquidez esperando projetos maduros e com retorno atrativo para investir. “As empresas estão à espera de bons projetos”, analisou.

Para ampliar os recursos a serem investidos, Tadini observou que o projeto de lei que trata da securitização de recebíveis da dívida é uma opção importante, mas tem estado fora do radar. “Isso não é operação de crédito e não tem impacto sobre o endividamento público, mas é uma alienação de ativos que poderá envolver 90 bilhões de reais em dívidas de grandes empresas que confessaram as dívidas, é uma fonte limpa”, comentou. •