

## O que pode vir aí para o transporte público em Porto Alegre

O transporte coletivo em Porto Alegre passa longe dos seus melhores dias, na publicação “O sistema de transporte público está perto do colapso? O que aconteceria?” assinada por Luís Eduardo Gomes no dia 13/3/2019 no site “Sul21”, caderno “Fim da Linha”, apresenta o tamanho do rombo nas contas das empresas de ônibus, esse déficit, somadas todas as empresas, era de 147,4 milhões de reais até a data da publicação, é citado que chegou-se a essa situação por conta da licitação que previa um público maior para os ônibus do que o que realmente se efetivou, mas esse débito se dá em uma situação normal, a pandemia elevou esses números, a Carris, que vinha diminuindo seu déficit, tinha em 2019 uma dívida de R\$16,5 milhões, esse ano deve ter ajuda dos cofres municipais em um valor entre 25 e 30 mi (Jornal Zero Hora, 30/05/2020).

O chamado “pedágio urbano”, cujo nome oficial é “tarifa de congestionamento”, é o Projeto de Lei Complementar do Executivo (PLCE) nº 01/2020, de autoria do governo municipal. O projeto nasceu com a ideia de cobrar uma tarifa sobre qualquer veículo, não emplacado em Porto Alegre, que tivesse que entrar na cidade, exceto em finais de semana e feriados. Com ótimas intenções, sua criação foi condicionada à melhoria do tráfego, diminuição dos engarrafamentos, melhoria do ar, efetivação do desenvolvimento sustentável e custeio de melhoria no transporte público, sendo essa última o carro-chefe do projeto, já que para ela seria destinado o total da arrecadação. A tramitação do projeto pela câmara de vereadores ocasionou mudanças. Na emenda nº 1 foram liberados da cobrança táxis e motoboys. O parecer prévio da Procuradoria Geral da câmara, assinado por Fábio Nyland, diz que seria mais adequado que a cobrança fosse feita por meio de decreto, pois, sendo lei, pode haver traços de inconstitucionalidade. Diante disso, o parecer mostrou-se contrário ao projeto de lei porque feriria o princípio da isonomia, isto é, trataria cidadãos de maneira diferente pelo simples fato de serem de dentro ou de fora de Porto Alegre, embora o próprio Fábio não descarte defesa. Já o parecer da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da câmara elenca argumentos a favor: o pedágio em si não impede a circulação de ninguém, só paga quem quer acessar a cidade com automóvel particular; e argumentos contrários: ferir a isonomia, e o fato de que Porto Alegre, como capital do

estado, não é um destino conhecido por atrair o turismo, mas a busca por trabalho, saúde, entre outros. Um ponto importante nos argumentos contrários é a nomenclatura e a destinação do dinheiro arrecadado. O nome “tarifa” não seria pagamento compulsório, sendo, portanto, legal, já o nome “taxa” seria o oposto. A destinação exclusiva ao custeio de melhorias do transporte público também seria um empecilho, visto que nada seria destinado às vias, o que poderia favorecer a aprovação de uma cobrança destinada aos motoristas. Sendo assim, a CCJ se mostrou completamente contrária ao projeto. Na última etapa até então, foi criada uma mensagem retificativa que estabelecia que a cobrança deixaria de ser sobre veículos particulares emplacados fora de Porto Alegre para entrar na cidade, e passaria a ser apenas para a entrada no perímetro do Centro Histórico, inclusive para veículos emplacados na cidade, de segunda a sexta, das 7:00 às 20:00, excluindo-se a cobrança, em feriados, de veículos oficiais, de veículos de socorro médico, demoradores do local, bem como de ônibus, de lotações, e dos táxis e motoboys, já citados na primeira emenda. Hoje a tarifa seria de, aproximadamente, de R\$ 4,70, o equivalente a 1,1 UFM (Unidade Financeira Municipal).

A proposta do pedágio urbano é parte de um conjunto de projetos de lei apresentados pelo poder público de Porto Alegre para a melhoria da mobilidade urbana. Dado esse panorama geral sobre a tramitação do projeto e suas mudanças, vejamos pontos a favor e contra, baseados em referências sobre o assunto e exemplos ao redor do mundo.

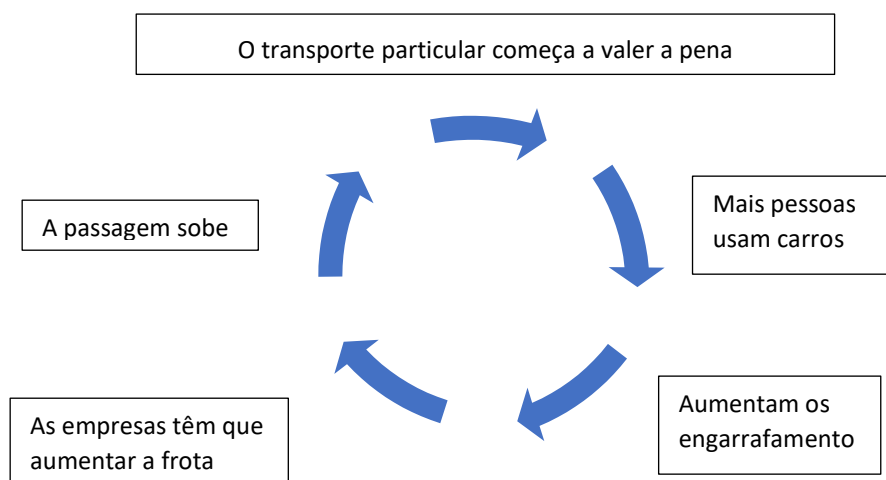
Autores conhecidos do urbanismo mundial, como Jeff Speck e Jane Jacobs, apontam, desde os anos 1950, que a demanda por carros sempre aumenta, ou seja, quanto mais se abrem vias para acomodar o número de carros, mais carros irão aparecer, sendo assim, seria possível diminuir e até eliminar os engarrafamentos com a implementação de pedágio. Sérgio Avelleda, especialista em mobilidade urbana, diretor de mobilidade da ONG World Resources Institute (WRI), em entrevista publicada no caderno “doc” da Zero Hora na edição dos dias 14 e 15 de março de 2020, destaca um outro ponto da questão. Segundo Avelleda, buscar outras fontes de financiamento do transporte coletivo é corretíssimo, pois “Transporte público gera redução de congestionamentos, de poluentes, de custos com acidentados e mortos no trânsito, de custos de seguro, de gastos com doenças respiratórias. E aumenta a produtividade da cidade. São benefícios para todos”. Seguindo a mesma linha, a

mestre em engenharia de trânsito Nívea Oppermann afirma, em conversa por Whatsapp, que “O subsídio ao transporte coletivo é fundamental e necessário, se quisermos ter um serviço de qualidade”.

Em relação à destinação exclusiva da arrecadação às melhorias do transporte coletivo, no contexto de outros projetos para melhoria de calçadas e implementação de ciclovias e ciclofaixas, esta destinação pode ser de grande importância para a melhora na mobilidade urbana, otimizando a circulação na cidade. Devemos ter em mente que mobilidade urbana envolve muito mais que veículos. Calçadas devem ter tamanho adequado e acessível a todos os públicos; ciclovias e ciclofaixas devem ser implementadas para que ocorra um aumento da demanda por deslocamento com bicicletas; corredores exclusivos para a circulação de ônibus trariam menos concorrência por espaço.

Com a diminuição do número de veículos particulares, que geralmente transportam apenas o condutor, a qualidade de ar (com a diminuição de  $O_2$ ) e de som (com a diminuição de ruído) aumentariam, e essas são, talvez, as partes mais importantes e menos vistas do processo. Com calçadas em bom estado, ciclovias e ciclofaixas ativas, mais a diminuição de carros particulares circulando, as pessoas andariam mais a pé, pedalaria mais e teriam uma vida um pouco mais saudável, o que, por sua vez, diminuiria o número de pessoas hospitalizadas em decorrência de doenças respiratórias. A queda dessa demanda faria com a verba destinada aos hospitais fosse melhor aproveitada. No urbanismo, há o princípio de que as ruas precisam ter gente circulando, o que torna essas ruas mais seguras, e um dos efeitos disso seria o da diminuição dos carros nas vias, afinal, com o aumento do uso do transporte coletivo, aumenta também a quantidade de pessoas que precisam se deslocar até os pontos de ônibus. Segundo Lia Vasconcelos, que assina “Transporte – Pedágio Urbano”, texto disponível no site do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), um ponto importante seria a diminuição do tempo das viagens de carro e ônibus, o que acarretaria, entre outras coisas, na diminuição do gasto com combustíveis. Em São Paulo/SP, estima-se que o aumento no tempo do trajeto chega a 53% nos horários de pico, o que leva à seguinte conclusão: quanto mais carros, mais engarrafamentos, quanto mais congestionamentos, mais ônibus são necessários para que o passageiro não fique longos períodos esperando seu transporte, quanto

mais ônibus, mais cara fica a passagem e mais em conta fica o transporte particular.  
Trata-se de um círculo vicioso.



O pedágio urbano já foi implantado em outras cidades no mundo, algumas delas citadas na minuta do projeto em tramitação, como Londres e Singapura. O texto de Lia Vasconcelos traz mais dados sobre isso: em Singapura, o pedágio urbano existe desde 1975, e lá o preço varia de acordo com o horário e com a via; até 2007, houve uma redução de 22% do uso do automóvel e o aumento de 63% da procura por transportes públicos. Já em Londres, onde a cobrança existe desde 2003, a redução de veículos por dia no centro da cidade foi de 30%, houve também redução de 17% nos tempos das viagens, e de 8% no número de acidentes com vítimas; o aumento da procura por táxis e ônibus foi de 20% e o uso de bicicletas aumentou em 30%.

No Brasil, a Confederação Nacional de Transporte (CNT) realizou uma pesquisa, em 2002, nos principais corredores urbanos do país, e o resultado observado foi que automóveis particulares ocupam 58% do espaço viário e carregam 20,5% da população, já os ônibus ocupam 24,6% das vias e carregam 68,7% das pessoas. São números muito importantes, especialmente se consideramos a necessidade de diminuição do número de veículos particulares nas vias.

O poder público não divulgou ainda o quanto pretende arrecadar, sendo assim considera-se que entram no Centro Histórico, em horário comercial, cerca de 330.000 veículos, esse número consta na reportagem "Prefeitura de Porto Alegre volta a propor pedágio para veículos no centro", publicada no portal "Agora no RS" no dia 13/8/2020, com autoria da redação do site, com base nesse número, supondo uma redução de 20%, podemos ter uma ideia do quanto poderia ser arrecadado, os motoristas seriam

então 264.000, supondo que 4.000 desses veículos estariam entre as exceções, ficamos com 260 mil motoristas, isso daria 1,22 milhão de reais de arrecadação por dia, 6,11 milhões por semana e, aproximadamente, 122,2 milhões por mês.

Alguém pode estar se perguntando: “se eu já pago imposto, por que deveria pagar mais essa taxa/tarifa?”. Parte da resposta pode ser encontrada em “Implementação da Taxa de Congestionamento | Guia de Gestão Urbana”, artigo publicado em 20/12/2007 no site Caos Planejado. Os autores, Marcos Paulo Schlickmann e Anthony Ling comentam que os ônus dos engarrafamentos nas cidades são muitos – alguns deles já citados aqui (saúde, tempo, gastos com combustível, etc.) –, e que o imposto não cobre o valor desse ônus. O IPVA deveria ser usado para a reparação de vias e em peças publicitárias educativas sobre o transporte, mas a demanda por espaços viários não para de crescer, e os motoristas acabam arcando menos do que deveriam com a pior parte. A tarifa seria uma espécie de reparação desses malefícios. No mesmo texto, Schlickmann e Ling avaliam que, para a implementação dessa cobrança, é necessária a oferta de sistemas públicos de transporte eficientes, cuja implementação acarreta em um custo bastante alto. Esse é um argumento contrário ao pedágio, e que não pode ser ignorado, pois inviabiliza sua cobrança imediata. De qualquer forma, o processo pode começar agora e ser transparente até sua implementação, sendo, talvez, efetivado em etapas, afinal, segundo a suposição de arrecadação feita acima, também temos que contar as

66.000 pessoas que procurarão outros meios de transporte, a maior parte delas deverá usar ônibus e lotações, a frota atual não comportaria um aumento desse porte.

Com base no que foi visto até aqui, pode-se dizer que a implementação da tarifa de congestionamento em Porto Alegre é algo positivo, mas a cobrança dessa tarifa não pode ser feita de imediato. Ela serve para que o transporte privado se torne mais caro que o coletivo, é o que afirma o doutor em transportes pela UFRGS, João Fortini Albano, na reportagem “Taxa de Congestionamento. Será que Cola?”, publicada dia 23/07/2020 no site do Sindicato dos Engenheiros do RS. Há ainda o fato de que a medida é impopular, o que causa certa resistência tanto por parte dos políticos quanto por parte da população, assim como a necessidade de que o processo seja feito com base em muitos debates abertos.

A resistência a uma cobrança dessas só será quebrada com base no esclarecimento. É necessário que a população entenda que é se trata de um caminho para um bem maior, ou seja, que traz benéfico a todos.

**Anderson Peres dos Santos.** Acadêmico do 8º semestre de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS) em São Leopoldo.