

O futuro da mobilidade em São Paulo

Fatores históricos determinantes

Pobreza e exclusão

Democracia frágil e cidadania inexistente

Crescimento urbano desordenado (“mercado”)

Apoio ao uso intensivo do automóvel (subsídios)

Abandono do TNM e negligência do TC

Expansão descontrolada das cidades médias

- Aumento do consumo de energia e de tempo

Aumento no uso do auto e da moto

- **Aumento do consumo** do espaço, do congestionamento e dos acidentes
- **Aumento do risco** de andar e de usar bicicleta

Redução no uso do Transporte Coletivo

- Maior **dificuldade para pobres** (distâncias e renda insuficiente)
- Maior iniquidade

Políticas históricas de **mobilidade e condicionantes**

Interesses estabelecidos: indústria automobilística e
rede correspondente (PIB)

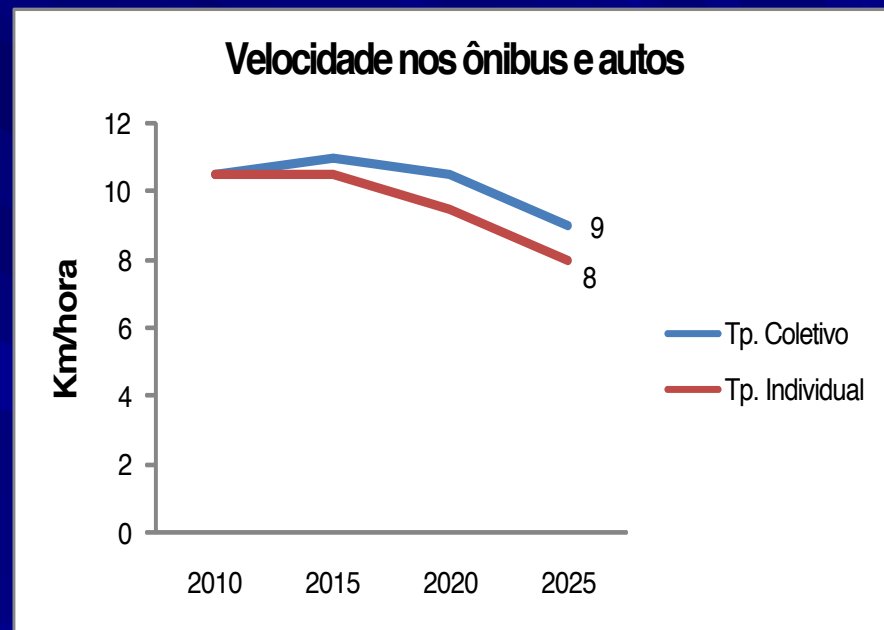
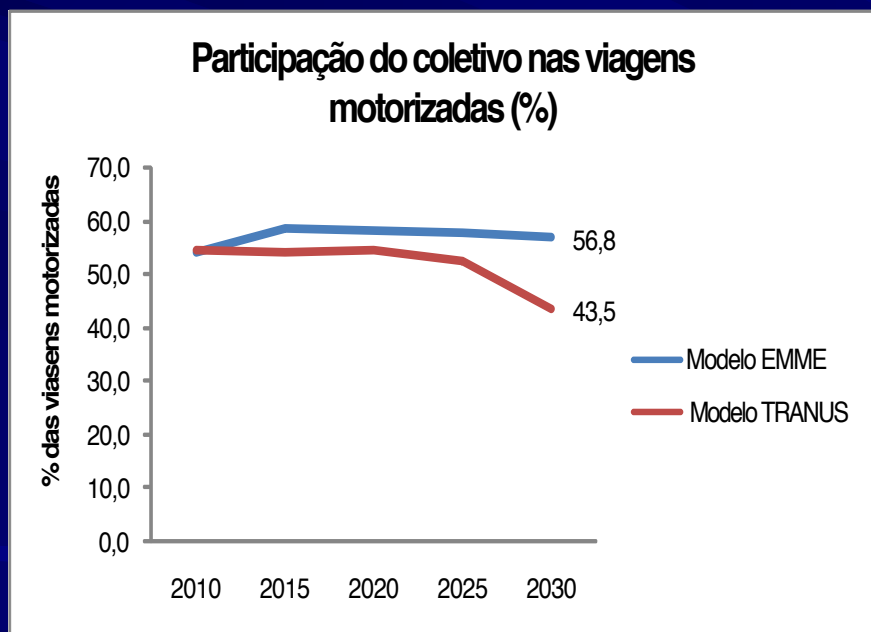
Desigualdade de **representação e poder**

Ambiente construído para a mobilidade é hostil aos
fracos

Mudança estrutural depende do
desenvolvimento da **democracia e da**
cidadania

Futuro da RMSP

Simulação PITU 2030 dos impactos de investimento em infra-estrutura de TC

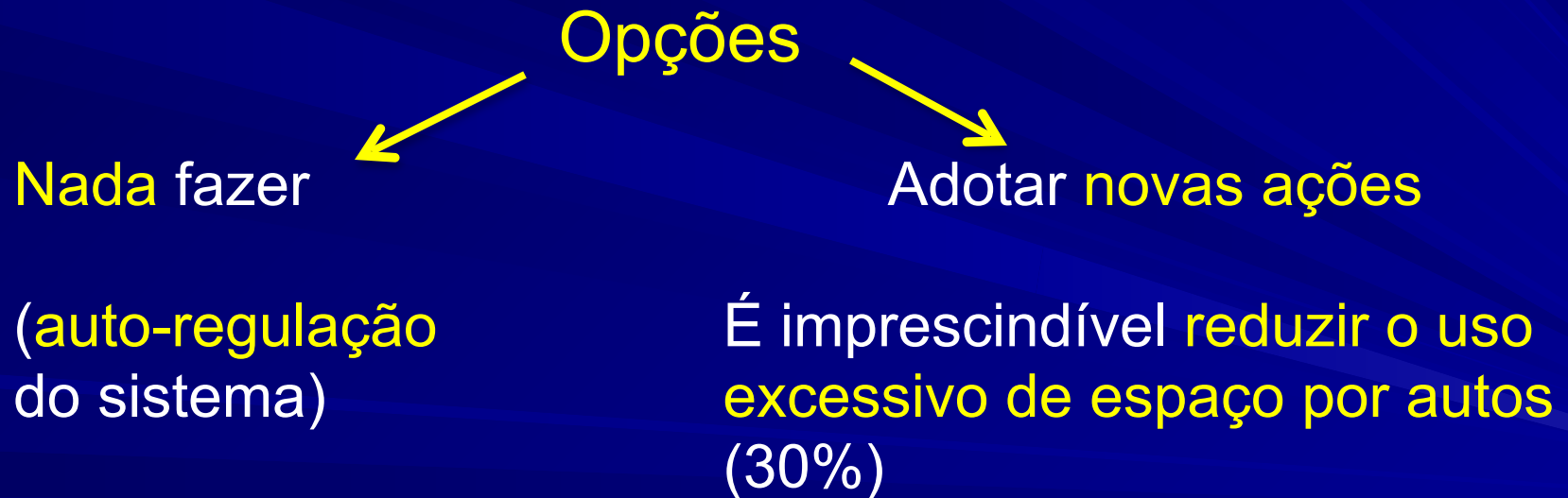


Nota: “Modelo EMME e TRANUS” são dois sistemas de modelagem de demanda

**Por que os impactos são tão pequenos para tanto investimento?
Resposta: os modelos não incluíram ações de limite do uso do auto**

Conclusões

Grande oferta de infra-estrutura de TC é essencial, mas **não é suficiente** para melhorar a mobilidade



Motivo estrutural

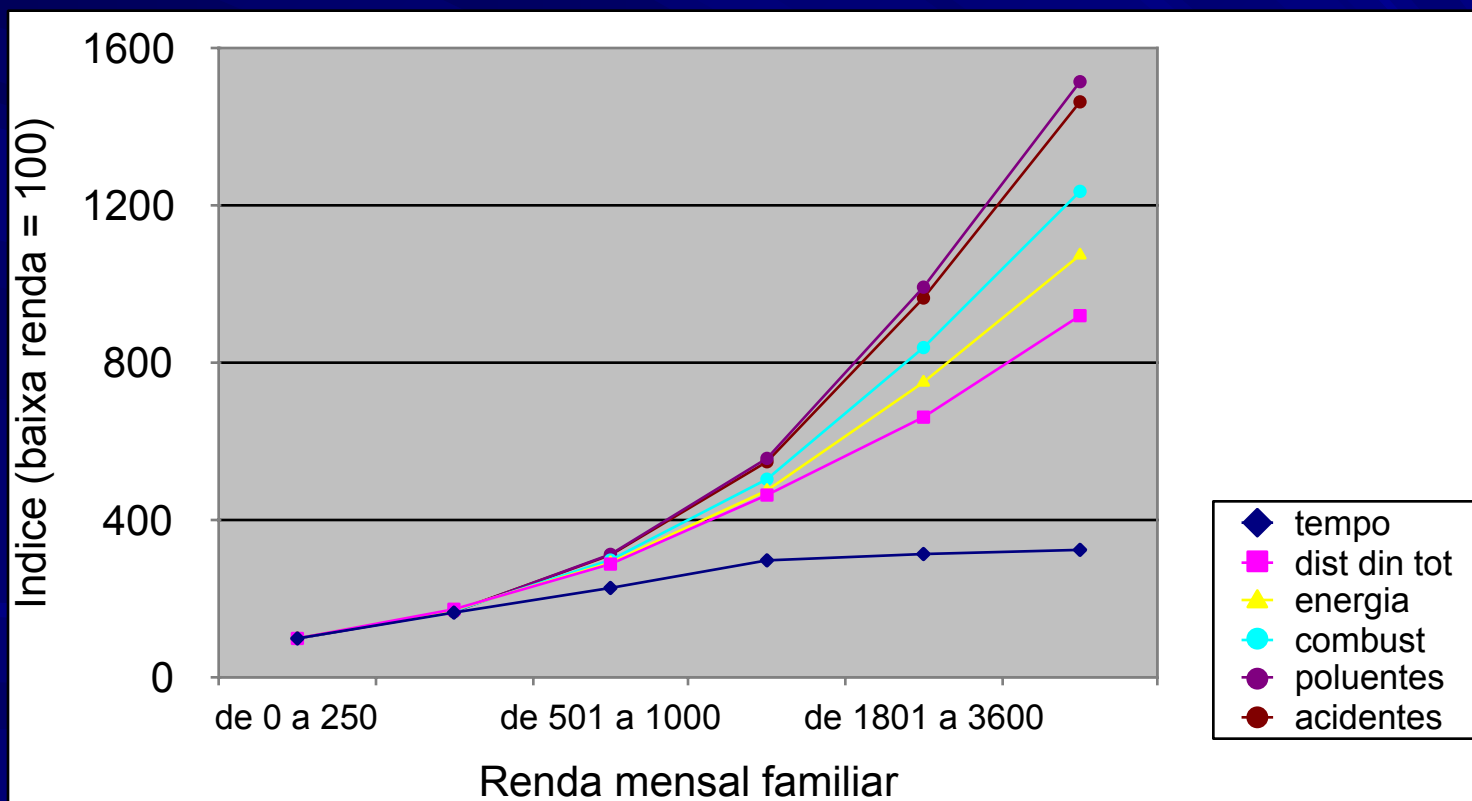
Usuários de automóvel **não pagam** os custos reais do seu uso

Espaço viário e destruição do tecido urbano

Emissões locais e de CO₂

Acidentes e consequências

Metabolismo da mobilidade e equidade



Estacionamento de automóveis na RMSP, 2007

Tipo de estacionamento fora de casa

Tipo	Autos	%
Patrocinado	1.732.074	48,3
Zona azul/marrom	39.612	1,1
Avulso	141.899	4,0
Mensal	177.940	5,0
Sub total pago	359.451	10,0
Meio-fio (grátis)	1.494.762	41,7
Total	3.586.286	100,0

Espaço ocupado

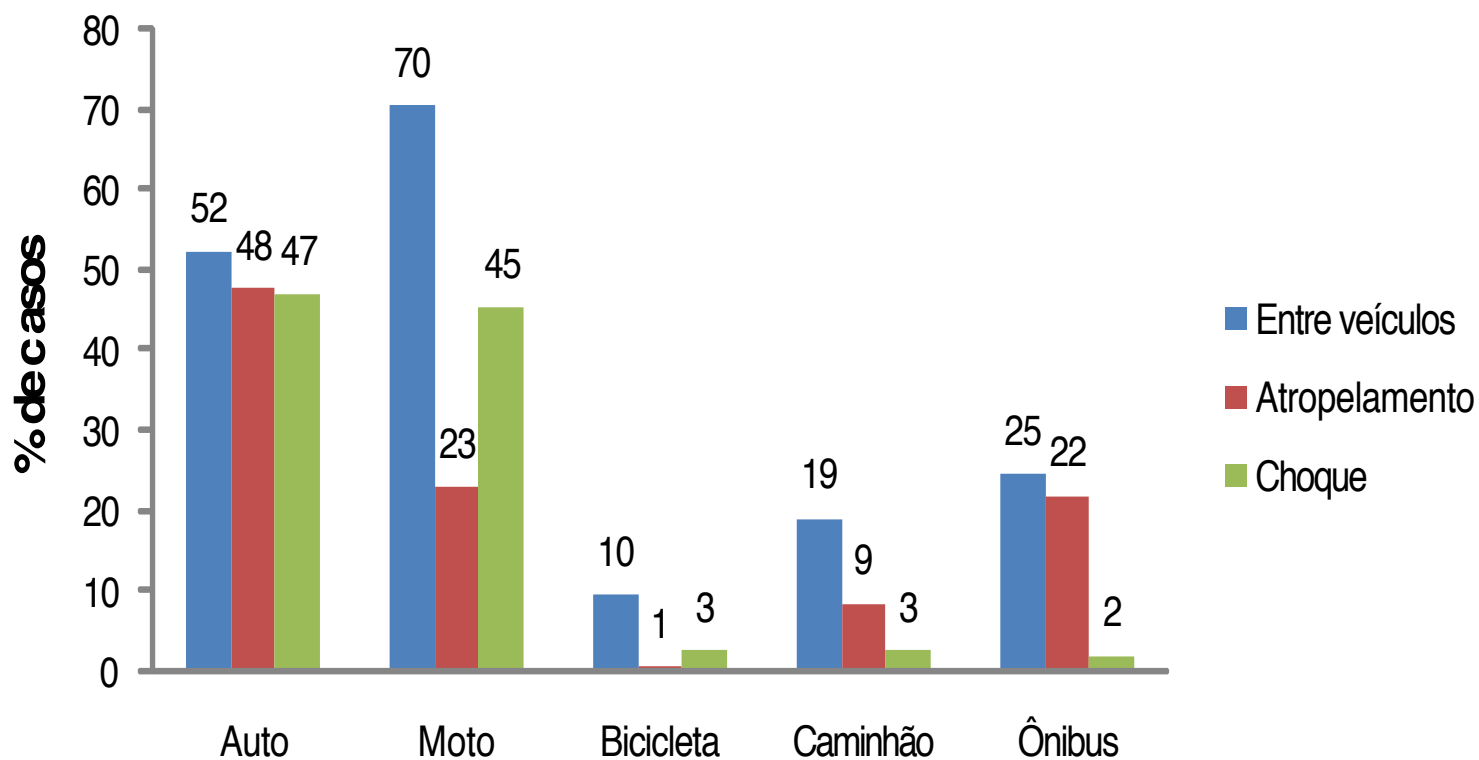
9 mil km em uma fila

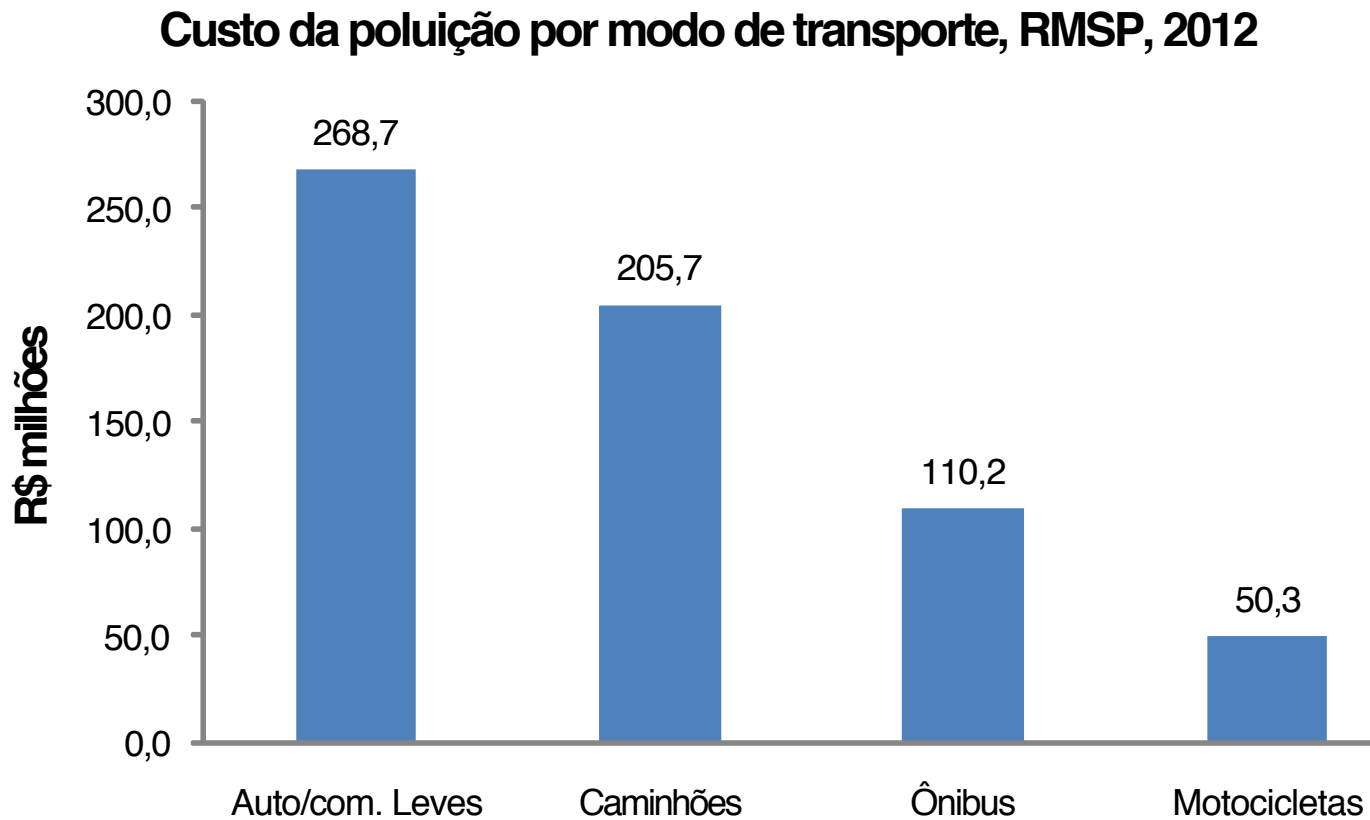
18,4 milhões m²

Subsídio anual: R\$ 3,7 bilhões/ano

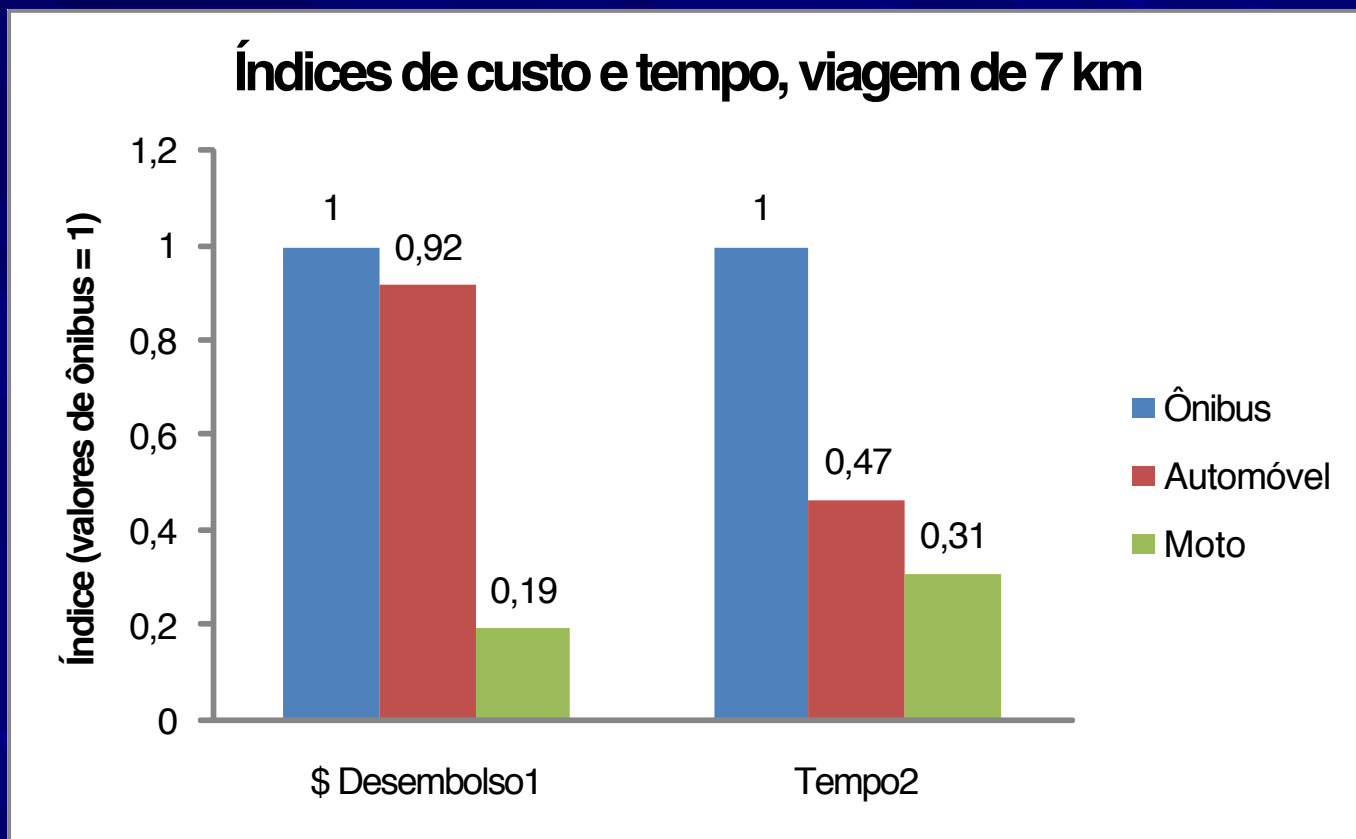
Probabilidade de ter de pagar: 10%

Grau de envolvimento de veículos em acidentes fatais, São Paulo, 2012

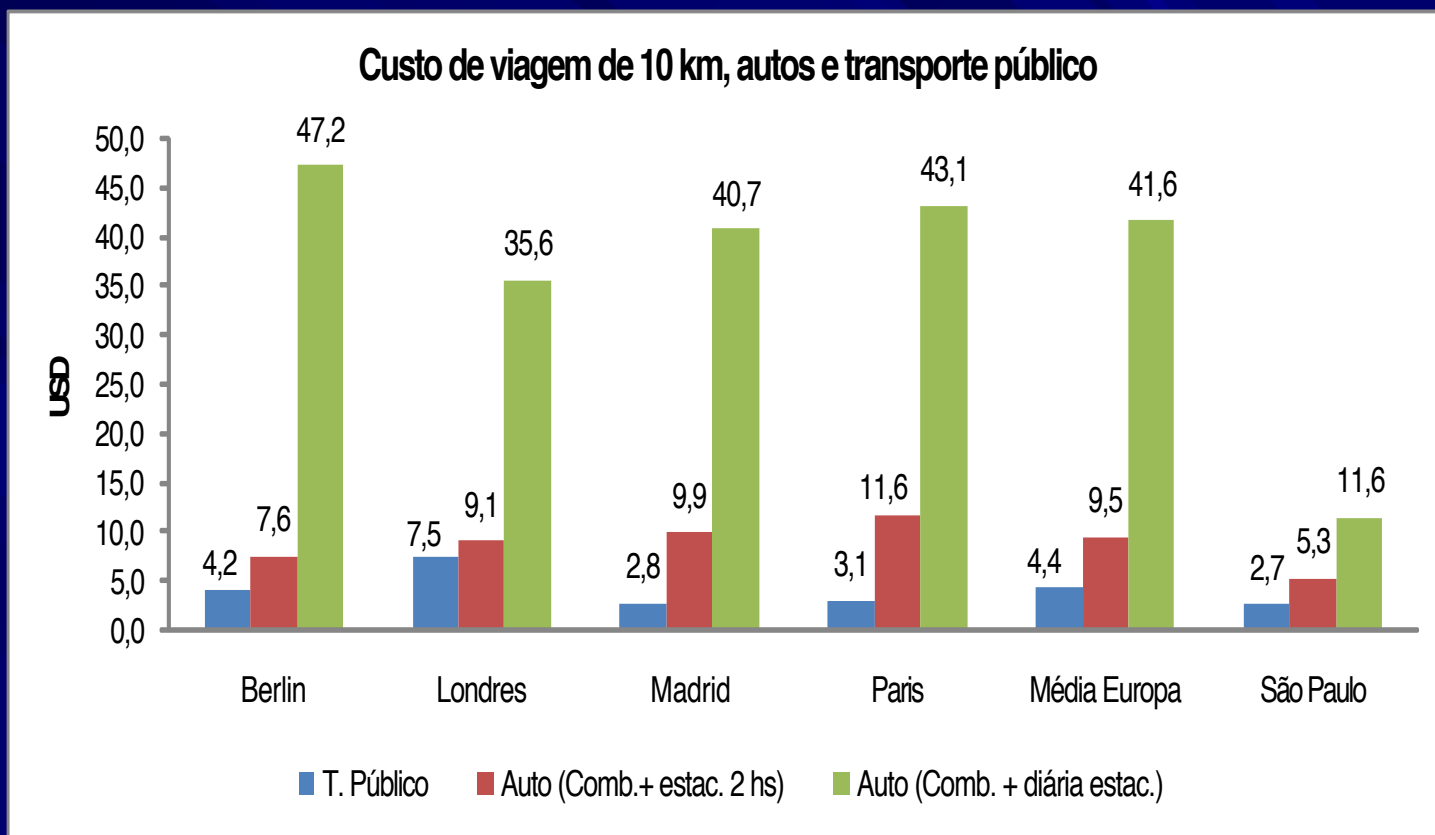




Custos de deslocamento e concorrência desleal



Sinais enviados pelas políticas no Brasil: use moto ou carro



Sinais enviados pela políticas europeias: pode usar o carro. mas pague o custo social

Probabilidade de ter de pagar de 10% em São Paulo e 70% na Europa

Relação Europa/São Paulo do custo TI/TC = 6,1 (c/ diária de estac.)

Proposta geral de equilíbrio na mobilidade

Cobrar dos usuários de automóvel o custo social e ambiental do seu uso

Garantir oferta de transporte coletivo com qualidade e regularidade

Garantir ambiente seguro para os modos ativos

Sistema viário

Circular é essencial pois é **insubstituível**

Estacionar na via **não é essencial**, pois pode ser feito fora da via

Principal ações

Reduzir em 30% o fluxo de autos no sistema viário principal

- **cobrar o custo real** de estacionamento
- **limitar o uso de autos** em horários e áreas críticas
- incentivar programas com funcionários de grandes empresas (“**mobilidade corporativa**”)

Reorganizar **sistema de transporte coletivo** sobre pneus, adicionando serviços especiais

Limitar velocidade em toda a cidade + controlar uso das motos

Preparar bairros para uso intenso a pé e de bicicleta

Implantar inspeção veicular de emissões e segurança

Questões jurídicas mais complexas

Contratos com empresas de transporte x **informalidade**

Cobrança de “**mais valia**” de empreendimentos

Legalidade de cobrança para **estacionar** na via

Direito à **segurança** (Código de trânsito 1988) + MP

(“**indústria da multa**”?)

Equidade da **política tarifária** – “**subsídio cruzado**”