Machado Meyer

IMPRENSA

MOBILIDADE DEPENDE DE METRÔ E AUTORIDADE METROPOLITANA

01 DE OUTUBRO DE 2018

Por G.lab para Machado Meyer

A capital paulista possuía, em dezembro de 2017, 8.603.239 veículos, entre motos, carros, caminhonetes, caminhões e ônibus. Em 1997, este número era de 4.735.229 unidades. O crescimento foi de 82%, de acordo com dados do Departamento de Trânsito do Estado de São Paulo (Detran – SP). Sem receber investimentos adequados, os sistemas de transportes coletivos ainda não atraem grande parcela da população que se desloca pelo transporte individual. A cidade de São Paulo tem 77,4 quilômetros de metrô quando deveria ter no mínimo 200 quilômetros. Além de investimento em transporte sobre trilhos, a mobilidade urbana da cidade melhoraria se fosse criada a autoridade metropolitana de transportes e o Tribunal de Contas do Município (TCM) aprovasse a licitação de transporte público na cidade.

Em junho deste ano, o TCM suspendeu o novo edital de licitação do transporte público feito pela gestão do ex-prefeito João Doria (PSDB). Os auditores do TCM apontaram 51 irregularidades, duas a mais do que foram apontadas no edital da gestão de Fernando Haddad (PT).

O ex-prefeito João Doria optou por um novo edital que só ficou pronto um ano e quatro meses depois do início do seu mandato. O edital só poderá ser liberado depois que as irregularidades forem resolvidas. Além disso, os auditores identificaram 20 improbidades (irregularidades menos graves) e 19 recomendações, como reavaliar as linhas propostas e apresentar um quadro com as extensões de todos os trechos de novas linhas que vão cobrir as linhas que deixarão de existir.

Entre as irregularidades apontadas estão: o prazo de 20 anos de concessão que foi considerado muito longo; a ausência de informações sobre a fase de transição do modelo atual para a concessão, o que pode gerar problemas na hora de executar o contrato; o fato de que os veículos apresentados para início da operação estão fora dos padrões técnicos veiculares, o que colocaria em risco a prestação do serviço; a inadequação dos custos operacionais; a não previsão de aplicação de multas contratuais em relação ao descumprimento de viagens e a permissão que os veículos circulem por 11 anos, sendo que a sua vida útil é de 10 anos.

A principal ideia do edital proposto é reformular a organização das linhas de ônibus, diminuindo a quantidade total, e aumentando a oferta de lugares nos veículos. As concessões seriam divididas em três grupos: o grupo estrutural, pensado para ônibus de médio e grande porte, articulados, e que fariam o transporte de passageiros do Centro para os bairros; o grupo local de articulação regional que compreenderia as linhas regionais e entre bairros mais afastados, com trajetos feitos por ônibus de menor porte e, por fim, o grupo local de distribuição que incluiria somente linhas locais, de circulação dentro dos bairros.

O TCM vem barrando a licitação do transporte público paulistano desde 2015 e até que a licitação seja concluída, o sistema de transporte de ónibus da cidade continua operando por meio de contratos emergenciais.

"A mobilidade urbana é um dos maiores gargalos da infraestrutura do país. A aposta no transporte individual se mostrou equivocada e inviável porque o transporte individual não oferece nenhuma qualidade de vida", explica Rafael Vanzella, sócio do escritório de advocacia Machado Meyer.

Segundo ele, muitos governos municipais têm tentado soluções para o transporte coletivo, mas têm enfrentado dificuldades. Um exemplo é a cidade de São Paulo que, apesar de estar no processo há 12 anos, ainda não integrou seus sistemas de metrô e trem. "A nova licitação proposta, com a alteração do sistema de linhas que existe hoje tem como objetivo atrair mais passageiros para o sistema".

O problema, de acordo com Vanzella, é que a nova licitação, uma vez aprovada, já nasce obsoleta, pois não resolve o modo de transporte sobre trilhos, seja metrô ou trem, e não prevê a criação da autoridade metropolitana de transporte.

"Tanto os usuários como os especialistas recomendam a substituição gradual do ônibus pelo transporte sobre trilhos, mas é uma dificuldade grande, pois esse movimento transfere do munícipio para o estado a responsabilidade pela gestão do transporte coletivo e não há nenhum planejamento conjunto nesse sentido", diz Vanzella, que aponta a criação da autoridade metropolitana de transporte como uma possível solução para driblar a histórica demora na construção de novas linhas de metrô nas grandes capitais do país.

A autoridade metropolitana de transporte seria responsável pelo diálogo entre gestores municipais, estaduais e federais nos contratos de obras públicas. "Essa medida é importante porque o sistema de transporte tem que ser pensado não só no âmbito municipal, mas de forma regional porque as pessoas ultrapassam as fronteiras das cidades quando circulam. A autoridade seria a solução para muitos problemas, pois operaria com uma lógica centralizada que pensa o sistema como um todo. Criaria um círculo virtuoso em que o sistema teria maior

eficácia, atrairia mais pessoas e, portanto, mais dinheiro para investir em sistemas mais caros como o transporte sobre trilhos", aposta Vanzella.

Valor Econômico
https://www.valor.com.br/patrocinado/machado-meyer-advogados/inteligencia-juridica/mobilidade-depende-de-metro-e-autoridade-m
(Notícia na íntegra)