

Debate. Se fosse rápido e confortável, você andaria mais de ônibus?
Participe pelo www.estadao.com.br/cX

Por que os ônibus de SP ainda causam tantas reclamações?

Dos erros nos corredores exclusivos até a falta de organização nos trajetos, entenda os problemas do setor e possíveis soluções

Rodrigo Brancatelli (reportagem)
Eduardo Asta (infografia)

Eles são lentos, desconfortáveis, lotados. Algumas vezes, sujos. Muitas vezes atrasados. Na maioria das vezes, muito criticados. Os ônibus de São Paulo são a ponta mais visível da dificuldade de coordenar o transporte público de uma megalópole – um problema que afeta a vida de 6 milhões de paulistanos por dia. Problema esse, diga-se, histórico. No governo Marta Suplicy, um projeto foi desenvolvido para dar prioridade ao ônibus dentro do sistema viário. Os ônibus circulariam nas principais avenidas em corredores exclusivos, separados do resto do trânsito e livres dos congestionamentos. Eles ainda seriam monitorados por GPS para assegurar a pontualidade. Todo o sistema da região metro-

politana seria integrado com o metrô e trens pelo Bilhete Único, o que permitiria mais viagens com uma única tarifa

Na prática, muito deixou de ser feito. Hoje, andar de carro ainda é extremamente mais rápido do que de ônibus. A média de velocidade nos tais corredores exclusivos é quase a mesma que uma pessoa correndo. Com tanta ineficiência, milhares de ex-usuários do serviço preferiram comprar seus carros e motos, o que aumentou os congestionamentos nas ruas e o risco de acidentes. Para entender melhor a dimensão de tantos entraves, o Estado conversou com dez especialistas do Brasil e de outros países para apontar os gargalos e as boas ideias que já foram adotadas por outras metrópoles. Das deficiências dos corredores até a falta de organização do setor, entenda o que está errado e o que é possível fazer para atenuar o problema.

Radiografia do serviço

6 milhões DE USUÁRIOS POR DIA

ISSO EQUIVALE A SEIS CIDADES COMO CAMPINAS SE DESLOCANDO DIARIAMENTE

10 milhões DE VIAGENS DIÁRIAS

1 ônibus PODE TIRAR DAS RUAS:



20 A 40 CARROS

200 RECLAMAÇÕES POR DIA AS MAIS COMUNS: Ônibus não cumprem ou não realizam partidas programadas ou o intervalo entre os ônibus é excessivo

14,950 coletivos

4,4 mil km de linhas

É A MESMA DISTÂNCIA DO EXTREMO NORTE-SUL DO PAÍS



1.341 LINHAS **547** agentes fiscalizam **6 mil** partidas diárias

“O ônibus precisa ser confortável e, acima de tudo, rápido. Experiências mundiais apontam que o ônibus nunca vai sumir, pois o metrô não pode ser o único meio de transporte urbano. Se o ônibus anda mais devagar que o carro, está tudo errado, pois aí o motorista nunca vai deixar o carro em casa. Só que é preciso coragem política para dar prioridade ao ônibus.”

Wolfgang Hummel
Diretor de Investimentos da Secretaria de Planejamento Urbano de Berlim

“Um terminal foi entregue, dois estão previstos para 2010 e outros seis estão em processo de licitação do projeto executivo. Serão investidos R\$ 162,8 milhões em reformas e requalificações de corredores da cidade.”

Assessoria da Secretaria Municipal de Transportes

Fora dos corredores, ônibus têm de trafegar com carros

PROBLEMA PERCURSOS BURROS
As empresas de ônibus ganham por passageiro transportado, por isso os percursos muitas vezes são feitos em ziguezague

Acúmulo de passageiros em poucas estações

PROBLEMA TARIFA MAIS CARA DA AMÉRICA LATINA

US\$ 1,55 vale a passagem de ônibus em São Paulo

40º no ranking das mais caras dentre 73 cidades de todo o mundo

PROBLEMA PERDA DE TEMPO

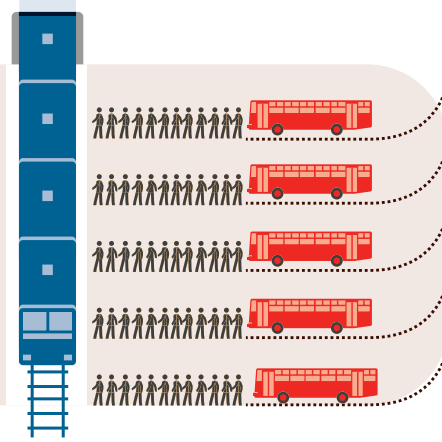
Em muitos trajetos, o tempo perdido no transporte público é o dobro do que é gasto de automóvel

40 a 50 min é o tempo de espera, na hora de pico, em algumas linhas

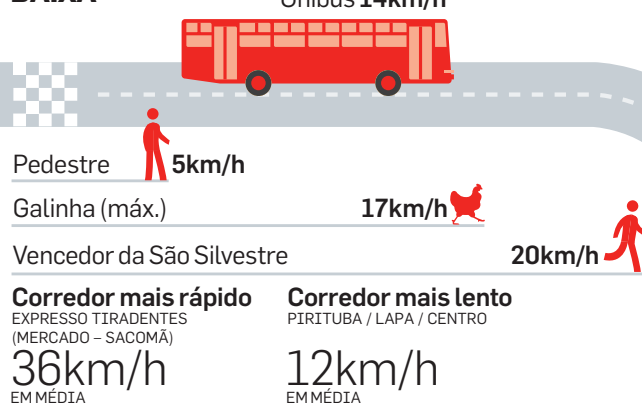
33% dos atrasos ocorrem no embarque, justamente porque há demora para passar o Bilhete Único ou para pagar o cobrador

PROBLEMA SUPERLOTAÇÃO

Sem organização, as linhas de ônibus também acabam saturando outros modos de transporte, como o metrô ou trem. Por exemplo: a estação de trem Guaianases, que recebe quase todo o fluxo de pessoas da zona leste que vem do centro, possui apenas 4 plataformas para receber 20 linhas terminais e outras 15 de passagem. Outras estações de trem próximas, como a José Bonifácio, ficam praticamente vazias



PROBLEMA VELOCIDADE BAIXA



Origem



COMO É HOJE EM DIA

COMO DEVERIA SER

“O ônibus não pode apenas alimentar o metrô, e também não pode concorrer com ele. É preciso pensar num planejamento maior. As maiores metrópoles do mundo têm adotado autoridades únicas de transporte para resolver seus problemas metropolitanos. A falta dessa figura gera concorrência entre modos, dificuldade de financiamento e outros gargalos.”

Javier Cos
Consultor de transportes do governo espanhol e ex-diretor de transportes da cidade de Madrid

“Existem dez corredores exclusivos de ônibus em São Paulo, mas nenhum deles tem todas as condições para oferecer um serviço de qualidade ao cidadão. Eles deixam a desejar porque não têm ponto de ultrapassagem, as estações não são fechadas, não têm cobrança antecipada, não têm informação ao usuário e também não possuem embarque feito em nível.”

Marcos dos Santos
Diretor superintendente da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos

PROBLEMA

CORREDORES COMPARTILHADOS COM VANS

As vans que deveriam complementar o serviço acabam competindo com os ônibus, percorrendo os mesmos trajetos, o que aumentou a disputa pelas linhas rentáveis. De exclusivo, os corredores paulistanos não têm nada. Eles acabaram sendo feitos pensando em não prejudicar tanto o tráfego dos carros, o que mostra uma antiga política de privilégio ao transporte individual. Os especialistas apontam que, para funcionar, os corredores precisam ter duas pistas, embarque em nível e cobrança pré-paga

Velocidade

Todos os corredores deveriam ter pontos de ultrapassagem, para que não se formem filas de ônibus nas horas de pico

Organização

Em cidades como Bogotá, na Colômbia, ou mesmo Curitiba, vans fazem o serviço complementar ao ônibus. Elas saem dos bairros mais afastados e levam os usuários até as estações de metrô ou aos corredores exclusivos de ônibus

Um bom exemplo: Lyon, na França, tem diversos bolsões de estacionamento perto de terminais periféricos de ônibus, para que o motorista deixe o carro e siga para o centro da cidade apenas com o transporte público

Trajetos racionais

Os ônibus deveriam complementar os outros modos de transporte, como trem ou metrô, sem concorrer com eles

BAIRRO

PROBLEMA

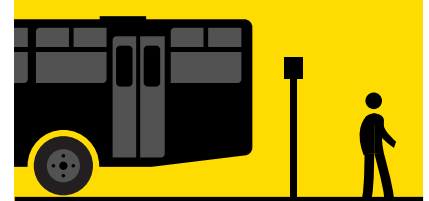
TIRO PELA CULATRA

As facilidades do Bilhete Único fizeram milhares de passageiros trocarem os ônibus pelo metrô. O resultado, em vez da melhoria do transporte público, foi a superlotação do sistema. Além disso, até hoje o Bilhete Único não foi integrado com outros municípios vizinhos

“É preciso ‘metronizar’ as linhas de ônibus. O futuro da mobilidade está em ônibus circulando em canaletas exclusivas, com passagem pré-paga e em alta frequência. Não é só fazer pista exclusiva, como São Paulo fez. A superfície precisa ser repensada.”

Jaime Lerner
Urbanista e ex-prefeito de Curitiba, onde implementou um elogiado sistema de corredores de ônibus

Destino



PROBLEMA

Problemas políticos

A gestão Gilberto Kassab (DEM) empurrou para seu sucessor a responsabilidade de reorganizar o transporte público. Uma nova licitação para ônibus e peruas iria reorganizar os trajetos e a quantidade de linhas, o que otimizaria o sistema de transporte. Uma possibilidade defendida por especialistas seria a retirada de peruas do

6 mil perueiros tiveram seus contratos prorrogados até 2013

R\$ 1,8 bilhão foi repassado em dois anos às viações, verba suficiente para construir 11 quilômetros de metrô