

As ideias de um gestor da mobilidade urbana



ENGº PEDRO ÁLVARO SZASZ

Tempo ou dinheiro: o que vale mais... no trânsito? Para o engenheiro Pedro Álvaro Szasz – conhecido no Brasil e no exterior por seus trabalhos em transporte público e tráfego urbano e rodoviário –, o tempo no trânsito, assim como na vida, é “um bem precioso, irrecuperável e intransferível, muito mais valioso do que o dinheiro”. Por isso cada cidadão deveria ter o direito de escolha, sendo uma das suas opções a de pagar – ou não – para não perder seu tempo. “A pergunta inicial é a seguinte: quanto você daria para se ver livre desse congestionamento infernal? A resposta indicaria um valor a ser cobrado através do pedágio urbano, como moeda de troca para o uso do espaço viário. Não estou sugerindo mais um imposto, mas sim que o governo cobre de uma forma diferente, tipo ‘pague e ande’ – hoje paga-se IPVA, mas não se anda”, esclarece.

Para Szasz “multas de trânsito ou pedágios não constituem meras arrecadações, mas uma transferência de renda. O pedágio seria uma cobrança honesta, como a multa, que é feita às claras, ao contrário dos impostos, que vêm embutidos. A multa existe para reduzir acidentes. O pedágio urbano, para reduzir congestionamentos”.

“Quem quiser paga, quem não quiser permanece na fila ou deixa para outro horário. Ou, melhor ainda, passa a usar transporte público que, devido às melhorias advindas da arrecadação e à consequente desobstrução do fluxo, ganhará em mobilidade”.

Essa seria a situação ideal, caso se implantasse esse serviço, com a finalidade, também, de dissuadir as pessoas de engrossar o trânsito em determinados horários ou situações. “Trata-se de um consenso, entre todos os planejadores de transportes, como a única solução. O resto é brincar de esconde-esconde, com adoção de medidas cosméticas pelos governantes. Mas o que existe hoje é um sistema automático e cruel de controle, que é a desistência pela fila”, lamenta.

Também concorda que a revolta do usuário com a medida se estenderia talvez “por uma geração”, como se deu quando os estacionamento de shopping centers deixaram de ser gratuitos. “Com o passar do tempo esse descontentamento acabou por se dissipar, e atualmente ninguém mais reclama.”

De antemão, no entanto, ele alerta que “o pedágio, para funcionar, deve ter um custo proporcional ao dano causado pelo congestionamento. Não pode ser barato”. E explica suas razões, sendo a de número um dissuadir os motoristas de ir para a rua sob o impulso do efeito manada.

Na verdade, prossegue, “o problema está em oferecer gratuitamente um espaço rarefeito quando a demanda é muito alta, além de ser uma tolice tentar impor o ônibus ao usuário de carro. Ônibus e carros não constituem o mesmo produto. Muitos preferem até mudar de bairro ou de cidade, apesar de estarem todos os dias ‘pagando um mico’ no trânsito. Não adianta insistir, mesmo porque alguns bairros sequer possuem linhas de ônibus minimamente aceitáveis”.

Em resposta ao argumento de que os mais ricos levariam vantagem, mais uma pergunta desconcertante: “Mas se eles levam vantagem em tudo, qual é a novidade?” E rebate com a sugestão: “Adote-se uma cobrança socialmente proporcional, de acordo com a

economia de mercado. Que todo o volume arrecadado seja redistribuído, por algum mecanismo criativo. Aliás, dentro dessa diretriz, os maiores beneficiários seriam os que mais se utilizam do ônibus, que se veriam livres do congestionamento”.

Ele admite, entretanto, que o pedágio urbano existe em poucos lugares do mundo, por ser uma medida muito antipática. “Nem sei se vai existir por aqui algum dia. As poucas experiências não obtiveram muito sucesso, como em Nova York e Londres. Cingapura, assim como alguns países nórdicos, constituem exceções.

Mas hoje assistimos a uma situação anômala e surreal em qualquer parte do planeta, com o trânsito totalmente parado, seja em Nairobi – onde eu estive para planejar uma faixa de ônibus – ou em Lima, no Peru, ou em Salvador, na Bahia. Grande parcela da população mundial agora tem acesso ao carro, mas os governos não se preocuparam com a implantação de uma infraestrutura viável.

Quanto a São Paulo, prossegue, “nós estamos falando de uma cidade que ultrapassou todas as possibilidades saudáveis. Levando às últimas consequências, é como se não existisse ar suficiente para todos, como num filme de cinema catástrofe”. Cauteloso, recorre a um exemplo mais “light”, qual seja, uma crise séria no abastecimento de água, para a qual se apresentariam várias propostas – campanhas, racionamento, redução de tarifa ou o que for. “Mas a fórmula mais simples e prática seria multiplicar o preço para todo mundo, redistribuindo o total arrecadado para quem gastasse menos. Certamente as pessoas, principalmente as que moram em condomínios, passariam a economizar”.

Pedro Álvaro Szasz, consultor autônomo no segmento de ônibus e tráfego em geral para empresas e entidades governamentais, nacionais e estrangeiras, também se considera “um grande especialista em ponto de ônibus”, pois “é neles que estão os maiores gargalos do trânsito”. Iniciou nessa atividade quando foi criada a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), em 1975, por Roberto Salvador Scaringella. No órgão, por cerca de 13 anos, exerceu as mais variadas funções técnicas e de gerenciamento. Adquiriu notoriedade há alguns anos, com uma experiência em Bogotá, em 2000 – um modelo inédito de faixa de ônibus. Passou então a ser solicitado para atuar na China, na Índia, países latino-americanos (como Peru e México e outros), sempre tendo como base as faixas exclusivas implantadas em Bogotá.

Entusiasta do Bilhete Único de São Paulo, que a seu ver representa para o usuário um ganho médio de 10% de tempo – “nesse ponto, entramos no Primeiro Mundo” –, Szasz não poupa críticas à forma como funcionaram até agora os corredores de ônibus da cidade. “Meu espaço é raro, e eu tenho que gerar utilidade naquele espaço. É o que precisa ser feito aqui, o que já está acontecendo com os novos corredores instalados. Falta agora adaptar os antigos”.

Considera o ônibus, quando lhe é permitida uma velocidade contínua, um ótimo meio de transporte. “Numa faixa que permite 20 quilômetros/hora, uma viagem curta de oito quilômetros demandará cerca de 20 minutos. Se fosse por metrô, a 30 quilômetros por hora, esse tempo seria reduzido para 15 minutos, uma diferença pequena. Um ônibus, a 25 quilômetros por hora, é altamente competitivo.”