

Pedágio urbano: sou a favor

2007 . Ano 4 . Edição 33 - 10/4/2007

Alexandre de Avilla Gomide



Os congestionamentos de trânsito e as más condições do transporte público são problemas reais das grandes cidades brasileiras. Pesquisas do Ipea já avaliaram os gastos provocados pelos engarrafamentos. No que se refere apenas aos custos do tempo perdido e da poluição causados, sobretudo pelos automóveis, os valores atualizados pela Associação Nacional dos Transportes Públicos para 2003 atingiram a cifra de 10 bilhões de reais por ano nas áreas urbanas. As pesquisas mostraram também que os engarrafamentos aumentam o número de veículos necessários para realizar os serviços de ônibus urbano, aumentando as tarifas.

"A cada viaduto ou via nova inaugurada, surgem mais carros e congestionamento, pois essas obras têm o efeito de incentivar as pessoas a usar mais os automóveis"

Ao decidir usar seu automóvel, o motorista leva em consideração apenas o seu custo adicional com aquela viagem (o gasto com combustível, por exemplo). Ele não leva em conta que a sua decisão causará custos também para outras pessoas: como o congestionamento tem relação direta com o número de veículos trafegando numa via, a entrada de mais um automóvel contribuirá para o aumento do tempo perdido das demais pessoas que estão circulando naquela rua ou avenida.

Cingapura foi a primeira a adotar o “pedágio urbano”, ou a cobrança pelo uso das vias congestionadas, como forma de reduzir os engarrafamentos, em 1975. Tal política parte do princípio de que o causador deve assumir a totalidade dos custos gerados pela sua opção, e não reparti-los injustamente com a sociedade. Os resultados foram bem-sucedidos, diminuindo expressivamente o volume de tráfego. Mas foi o sucesso da experiência londrina que definitivamente atraiu a atenção dos gestores públicos. Desde fevereiro de 2003 o motorista que entrar com o seu automóvel na região central de Londres nos dias úteis, das 7 às 18 horas, paga uma taxa. A cobrança é feita eletronicamente. Segundo a Transport for London, nos primeiros anos de implantação a medida reduziu o volume de tráfego em 20% e foi gerada uma receita líquida de mais de 60 milhões de libras por ano, investida no transporte público - melhorando os serviços da capital. Destacam-se também os benefícios para o meio ambiente urbano (o ar está mais limpo e as ruas agradáveis para os pedestres). O número de bicicletas em circulação subiu e o tempo médio das viagens por ônibus foi reduzido. A medida, devido a seu sucesso, foi um dos carros-chefe da campanha vitoriosa de reeleição do prefeito da capital britânica em 2004. Em Estocolmo, o governo local decidiu experimentar a medida antes de implantá-la definitivamente. Durante o primeiro semestre de 2006, quem desejasse adentrar no centro da cidade nos dias de semana, entre 6h30 e 18h30, pagava uma taxa. No início, o anúncio da medida recebeu o repúdio da população, mas o sucesso resultou na sua aprovação no referendo realizado em setembro de 2006. A medida foi reintroduzida permanentemente no início de 2007.

No Brasil, a cidade de São Paulo adota o rodízio de veículos. De acordo com o final da placa e o dia da semana, automóveis e caminhões não podem circular nas ruas e avenidas do centro expandido da cidade das 7 às 10 horas e das 17 às 20 horas. No entanto, avalia-se que tal medida já tenha se esgotado devido à compra pelas pessoas de um segundo carro com final de placa diferente. O pedágio urbano, por sua vez, é considerado uma medida mais eficiente, pois, em vez de canalizar os recursos das pessoas para a compra de outro carro, ele gera receita para se investir no transporte público.

O senso comum diz que para resolver os congestionamentos nas grandes cidades basta aumentar a capacidade das vias. A realidade, todavia, tem refutado tal prescrição. A cada viaduto ou via nova inaugurada, surgem mais carros, pois essas obras têm o efeito de incentivar as pessoas a usar mais os automóveis.

O pedágio urbano é uma forma de melhorar o trânsito e o transporte público. A simples cópia de práticas adotadas em outros países pode apresentar maus resultados no Brasil, devido aos distintos contextos. Porém, uma coisa é certa: se nada for feito, os congestionamentos e seus custos socioeconômicos e ambientais só aumentarão ao longo do tempo. Por que não experimentar?

Alexandre de Ávila Gomide é pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)

Copyright © 2007 - DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO

É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação sem autorização.
Revista Desafios do Desenvolvimento - SBS, Quadra 01, Edifício BNDES, sala 1515 - Brasília - DF - Fone: (61)
2026-5334