

**JUSTIFICATIVA**  
**PL 0054/2013**

A apresentação da presente proposta tem o objetivo de tornar viável o transporte coletivo de passageiros e transformar os rios e represas navegáveis da Cidade de São Paulo em hidrovias, utilizando mais especificamente as represas de Guarapiranga e Billings e os rios Pinheiros e Tietê.

Os congestionamentos atualmente trazem grandes prejuízos financeiros e ambientais para a nossa cidade. Estudos mostram que a média de congestionamento no ano de 2012 foi de 90 km no período da manhã, e 144 Km no período da tarde em horários de pico.

Estudo publicado no blog da Folha de São Paulo em 2012 mostra que a demanda por transporte público cresce 86% na última década como demonstramos abaixo.

Demanda por transporte público cresce 86% na última década

06/09/12- 19:43

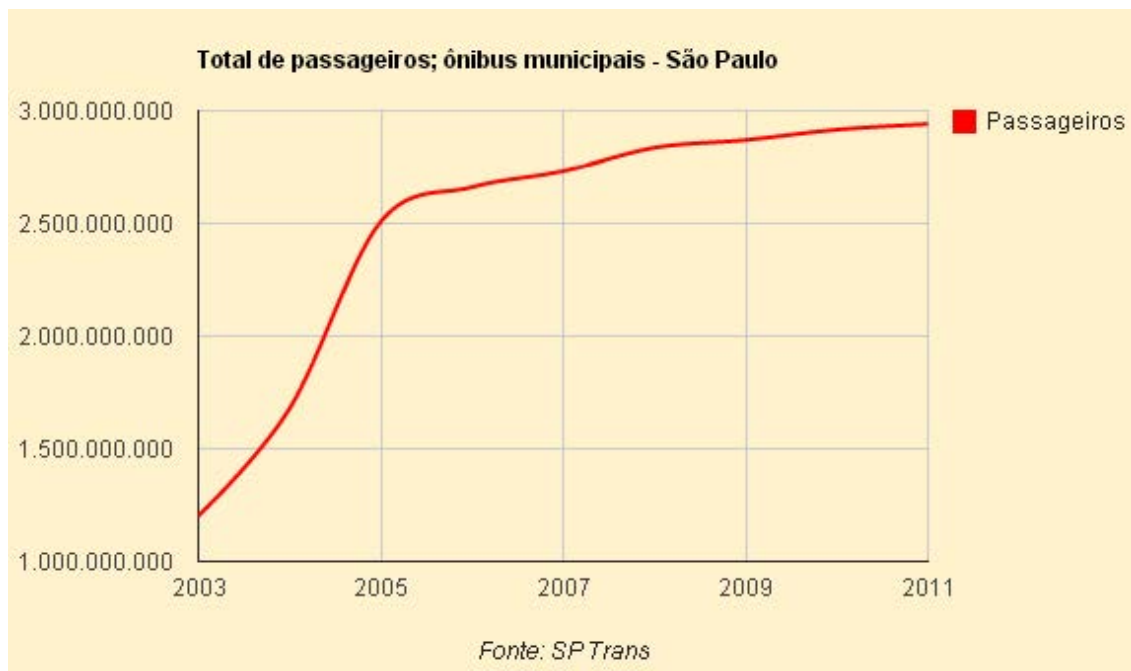
POR BLOG

Entre 2002 e 2011, o volume de passageiros que usam o sistema de transporte coletivo da região metropolitana de São Paulo cresceu 86%, segundo a edição de agosto do "Informe Urbano", boletim mensal da Prefeitura sobre temas da cidade.

No mesmo período, a população da capital cresceu 7,5%.

De acordo com o relatório, o número de pessoas transportadas subiu de 2,8 milhões em 2002 para 5,2 milhões em 2011.

Somente na cidade de São Paulo, o número de passageiros que usam ônibus municipais passou de 1,2 milhão de passageiros para 2,9 milhões. Veja gráfico abaixo:



Veja aqui a tabela com os dados da prefeitura

Os ônibus municipais são o principal meio de transporte coletivo do paulistano: representam 55% do total de passageiros. O crescimento foi de 10% nos últimos cinco anos. O metrô tem taxas anuais de 4,5%, enquanto a CPTM chega a 9% também em apenas um ano.

“Não houve um aumento significativo no uso do ônibus como no do metrô e do trem. Isso porque a Prefeitura não investiu na qualidade do serviço. Se houvesse mais ônibus, mais corredores, mais velocidade, talvez a demanda aumentasse também”, diz Sergio Ejzenberg, mestre em transportes pela USP.

A frota de ônibus da cidade pouco cresceu nos últimos anos. Entre 2003 e 2011, ela se manteve estável em 15 mil veículos. Veja gráfico:



Aqui, a tabela com os dados disponibilizados pela prefeitura

Os outros 45% dos passageiros da região metropolitana usam meios de responsabilidade do governo do Estado, como ônibus intermunicipais, trens e metrô. Veja a divisão dos serviços.

RMSP Transporte Coletivo 100%		
Competência do Município 55%	Competência do Estado 45%	
Ônibus 55%	Trem Metropolitano 30%	Ônibus Metropolitano 11%
		Metro 10%
		Via 4* 1%

Via 4: Concessão de serviço à iniciativa privada

A falta de um melhor planejamento para o transporte coletivo de passageiros, envolvendo mecanismos que viabilizem a expansão de modalidades de transporte energeticamente mais eficientes, e por consequência menos poluentes e que desafoguem as vias públicas, vem sendo nos últimos anos uma das importantes questões a serem consideradas dentro do contexto da utilização racional dos sistemas de transportes urbanos. Devido ao grande consumo energético e a intensidade das emissões poluentes produzidas pelos sistemas rodoviários torna-se

relevante o incentivo aos sistemas de transporte com um menor consumo de combustível por passageiro transportado, investindo em modalidades de maior capacidade no transporte de passageiros, como a modalidade hidroviária, que tendo o seu potencial de ocupação bem aproveitado em relação à sua capacidade total de transporte, apresenta vantagens como o melhor aproveitamento em termos energéticos, além de permitir a redução do número de veículos automotores nas vias, contribuindo com isso para a redução das emissões de poluentes. Fica demonstrado aqui que com a utilização de uma modalidade de transporte energeticamente mais eficiente, como o caso do sistema de barcas, principal componente do sistema hidroviário de passageiros do Rio de Janeiro, por exemplo, é possível a redução de emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), considerado um dos piores gases que provocam o efeito estufa.

As emissões atmosféricas oriundas dos meios de transportes são resultantes, sobretudo da forma de utilização da energia, que prioriza o uso de combustíveis fósseis, como a gasolina e o óleo diesel.

Tal fato, aliado ao aumento significativo do número de veículos circulando nas grandes cidades contribui para o agravamento do problema da poluição do ar, principalmente em áreas urbanas. No Brasil, os transportes ocupam a segunda posição em termos de consumo energético, sendo superado apenas pelo setor industrial. O transporte rodoviário participa com 90,2% de toda a energia consumida por todo o setor.

Diante de todos os fatos apresentados fica claro que o sistema de transporte urbano chegou ao seu limite, está esgotado e necessitando de uma alternativa viável e rápida que ora apresentamos.

A criação das hidrolinhas é, com certeza, a solução para praticamente todos os problemas do esgotamento viário que enfrentamos hoje.

As hidrovias possuem um grande potencial de navegação nunca antes utilizados para o transporte popular de passageiros, apresentando-se como uma revolução nesta modalidade, inclusive nas despesas municipais que, com as parcerias que poderão ser feitas, darão a possibilidade de manter este transporte sem custos com a exploração integral pela empresa parceira.

#### UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO MUNDO UTILIZANDO EMBARCAÇÕES DE ALTA VELOCIDADE (EAV)

Em 1956, na Itália, foi lançada a primeira embarcação comercial de alta velocidade, um aerobarco, o PT 20, desenvolvendo 32 nós para transportar 71 passageiros.

Em 1968, o hovercraft, se torna a primeira embarcação comercial destinada ao transporte de veículos e passageiros, e o modelo SRN 4 pôde ser visto fazendo a travessia do Canal da Mancha, entre Dover, na Inglaterra, e Boulogne, na França, em 35 minutos, transportando 254 passageiros e 30 carros.

Existem vários tipos de embarcações utilizadas para transporte de passageiros tais como aerobarcos, catamarãs, monocascos, hovercrafts, SES, SWATH e os híbridos que fariam os trajetos aqui propostos com segurança, conforto e rapidez.

Ainda sobre esta modalidade de transporte encontramos um comparativo importantíssimo que sela a nossa pretensão de implantar a HIDROLINHA SÃO PAULO com a certeza de trazer à cidade inúmeros benefícios aos paulistanos, proporcionando um meio de locomoção digno em respeito ao cidadão.

Ao compararmos as diferenças entre eficiências energéticas apresentadas pelas modalidades rodoviária e hidroviária, é possível identificar que comparada ao transporte rodoviário, a modalidade hidroviária apresenta-se como uma das menos intensivas em consumo de energia. A potência de uma embarcação para transportar de 2.000 a 2.100 passageiros corresponde a 1.230 kw (quilowatt), enquanto que para transportar o mesmo número de passageiros por ônibus seriam necessários 30 veículos, correspondendo a 3.357 kw, tendo um consumo muito maior de combustível.

Vale aqui registrar e ressaltar a campanha do "São Paulo Boat Show-2012, "Por uma Cidade Navegável" onde um carro, na Marginal e uma lancha se enfrentaram, lado a lado, no rio Tietê, ocasião em que o resultado do trajeto de 12,5 km foi feito

pela lancha em 12 minutos enquanto o carro levou quase 30 minutos, mostrando que os barcos podem ser viáveis até mesmo na maior metrópole do País. (reportagem anexa).

A proposta indica a utilização de uma embarcação do tipo "Hovercraft" que por intermédio de colchões inflados de ar, consegue se deslocar tanto por terra quanto por água, ou seja, é uma embarcação anfíbia, capaz de atravessar diversos tipos de solo, podendo navegar e transpor obstáculos sem dificuldades. Dependendo do modelo a ser adotado a embarcação poderá navegar com até 200 passageiros de forma confortável, segura e rápida.

Concluimos, portanto que este projeto possui características e objetivos que podem revolucionar o transporte coletivo e tornar a cidade de São Paulo uma metrópole com qualidade de vida para seus habitantes.

Assim, acreditando na importância de uma imediata aprovação desta proposta, tenho a certeza de poder contar com o apoio de meus Nobres Pares para sua aprovação."