




a cidade estacionada

Uma análise sobre a gestão do meio-fio e da
Zona Azul em São Paulo

JUNHO/2020

Por: João Melhado

APOIO:  COLUMBIA | SIPA
School of International and Public Affairs



O que você precisa saber em: um tweet



A CIDADE ESTACIONADA  @acidadeestacionada · 1 min

A [#ZonaAzul](#) de SP custa R\$ 5/hr desde 2014, enquanto a média dos estacionamentos privados é de quase R\$ 12. Uma boa gestão desse espaço público pela [@PrefSP](#) o faria mais democrático e diminuiria trânsito, poluição, desigualdade e acidentes! Leia mais no estudo [#ACidadeEstacionada](#)

 459

 2,5 mil

 22,3 mil



O que você precisa saber em: em menos de 5 minutos

O meio-fio é de todos: uma vaga de Zona Azul pode ser muitas outras coisas

São Paulo dedica pelo menos 5 milhões de metros quadrados de espaço público para estocar carros privados. São três Parques do Ibirapuera. Quem se beneficia são os paulistanos mais ricos que possuem carros. Ao invés de atender ao transporte motorizado individual, essa grande área pública poderia ter finalidades coletivas. A vaga de Zona Azul de hoje pode ser uma calçada melhor, uma faixa exclusiva de ônibus ou bicicleta ou um parklet de amanhã. A Prefeitura deveria rever sua política para o estacionamento público e o meio-fio, e considerar que se trata de algo muito maior: um espaço para todos os paulistanos.

O preço da Zona Azul estacionou em 2014

Enquanto a tarifa do ônibus aumentou cinco vezes (totalizando 46%), já se passaram seis anos sem mudar o preço da Zona Azul. Desde 2014, a Prefeitura de São Paulo cobra R\$ 5,00 por hora estacionada, enquanto uma tarifa de ida e volta em transporte público custa pelo menos R\$ 8,80. Estacionar o carro em via pública também é barato comparado

aos valores cobrados por estacionamentos privados. Investigando quase 650 garagens espalhadas pela cidade, descobre-se que estacionamentos privados custam em média 2,4 vezes mais (R\$ 11,86), exatamente nas mesmas ruas onde há Zona Azul. Os preços também diferem entre regiões: os estacionamentos privados cobram em média R\$ 14,71 no Itaim Bibi, mas só R\$ 8,74 na Lapa. Por isso, uma precificação eficiente deveria considerar a oferta e demanda de cada rua ou área, em diferentes horários. A política tarifária atual aumenta a desigualdade, a poluição, o trânsito e o número de acidentes, além de prejudicar o comércio local.

Uma gestão eficiente do meio-fio poderia arrecadar mais de R\$ 300 milhões por ano

Ao cobrar o preço certo e fiscalizar de maneira moderna, a Prefeitura poderia arrecadar mais de três vezes o valor arrecadado atualmente (R\$ 100 milhões por ano). Essa receita potencial poderia ser revertida em outras iniciativas de mobilidade, como no Plano Cicloviário, que requer investimentos de R\$ 325 milhões¹. Para alcançar esse faturamento, a Prefeitura deveria estudar os melhores

usos do meio-fio, tarifar vagas de acordo com a oferta e demanda de estacionamentos e automatizar a fiscalização. Além de gerar recursos financeiros valiosos, uma boa gestão do meio-fio desestimularia o uso do carro e melhoraria a mobilidade coletiva.

Conceder a Zona Azul é um erro: perdemos dinheiro e perdemos controle

Em maio de 2020, a gestão municipal assinou o contrato de concessão do estacionamento público por 15 anos. A Estapar, empresa do setor detida majoritariamente pelo banco BTG Pactual, venceu a licitação oferecendo R\$ 1,3 bilhão. Se o serviço continuasse sob gestão pública e os preços fossem ajustados, a cidade poderia arrecadar mais de R\$ 3 bilhões no mesmo período. A concessão é um erro: traz um prejuízo financeiro no longo prazo, limita as políticas de mobilidade por 15 anos e abre os dados privados de milhões de motoristas. No entanto, ela não deveria impedir a Prefeitura de implementar uma política pública moderna, que desincentive o uso do carro privado, como a atual.

Automatizar a fiscalização é importante, mas exige cuidados com a privacidade

Existem formas mais eficientes de fiscalizar o pagamento da Zona Azul do que ter agentes rondando milhares de ruas a pé. O município já testou um sistema automatizado: câmeras acopladas a veículos que capturam imagens de placas de carros estacionados. Implementá-lo é importante e independe da concessão da Zona Azul, mas fazê-lo sem regras claras gera um risco à privacidade de milhões de pessoas. Dados de motoristas poderão ser usados de forma incorreta, e as imagens conterão diversas outras informações – atividade de pessoas, situação do comércio, condição da infraestrutura e outros aspectos do cotidiano urbano. É preciso criar regras para a sua gestão. Caso contrário, o paulistano estará exposto sem nem saber.

¹ "Plano Cicloviário prevê novas conexões e reformas nas ciclovias e ciclofaixas da capital." Prefeitura Municipal de São Paulo, 2019. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/noticia/plano-cicloviario-preve-novas-conexoes-e-reformas-nas-ciclovias-e-ciclofaixas-da-capital>

Índice

O que você encontrará neste estudo

Este é um estudo sobre a gestão do meio-fio e da Zona Azul na cidade de São Paulo que examina a importância de tratar esse espaço como coletivo e seu impacto na mobilidade da cidade. Foram coletados dados de quase 650 estacionamentos privados no município de São Paulo através de imagens do Google Street View, analisados dados públicos e estudados exemplos de outras cidades. Os resultados apontam para a necessidade de atualizar a tarifa, implementar variações tarifárias de acordo com o horário do dia e a região da cidade e modernizar a fiscalização. O estudo também avalia a concessão da Zona Azul à iniciativa privada, que a Prefeitura de São Paulo acaba de assinar. Por fim, são apresentadas recomendações do que a administração pública – de São Paulo ou qualquer outra cidade – deveria fazer para melhorar a gestão do meio-fio e a mobilidade de sua população.

2

O QUE VOCÊ PRECISA SABER
EM UM TWEET E
EM CINCO MINUTOS

9

A ZONA AZUL
EM SÃO PAULO:
como chegamos até aqui

20

UMA GESTÃO INTELIGENTE:
como cuidar melhor
do nosso meio-fio

27

DESESTACIONANDO A
CIDADE: recomendações para
um uso mais coletivo do meio-fio

31

METODOLOGIA:
analisando imagens do
Google Street View

5

PARA QUE SERVE
O MEIO-FIO?

13

A MÁ-PRECIFICAÇÃO:
vícios públicos, benefícios
privados, prejuízos coletivos

24

A CONCESSÃO DA
ZONA AZUL: perdemos
dinheiro e perdemos controle

29

OUTROS CONTEÚDOS PARA
CONTINUAR ENTENDENDO
O MEIO-FIO

33

QUEM FEZ ESTE ESTUDO
SAIR DA GARAGEM



**Para que
serve o
meio-fio?**

Para que serve o meio-fio?

Ruas são complexas, ainda mais em uma megalópole como São Paulo. Elas são um bem público compartilhado por motoristas, ciclistas e pedestres e divididas em pista, calçada e meio-fio (aquele espaço junto às calçadas), muitas vezes ocupado por carros estacionados. Por isso, quando falamos deste espaço deveríamos começar pensando muito além da Zona Azul – o estacionamento público paulistano.

A gestão do meio-fio é um aspecto fundamental da política urbana e da mobilidade da cidade. Hoje, grande parte do meio-fio é dedicado aos motoristas, que estacionam algumas toneladas de aço em vagas públicas, gratuitas ou pagas (Zona Azul). Embora negligenciado, **esse espaço público é um dos ativos mais importantes de qualquer cidade**. Afinal, estamos falando de uma área enorme. Em São Paulo, somente a **Zona Azul e suas 43.940 vagas² ocupam³ aproximadamente 500 mil metros quadrados**. Considerando também vagas de estacionamento gratuitas (estimadas em pelo menos 400 mil vagas), estamos falando de quase 5 milhões de metros quadrados – **mais de três Parques Ibirapueras**.

² CET-SP. Disponível em: <http://www.cet-sp.com.br/consultas/zona-azul/mapa-zona-azul/mapa-zona-azul.aspx>

³ Considerando o tamanho de cada vaga, 2,20 m X 5,00 m, em média, de acordo com a Regulamentação de Estacionamento e Parada da CET-SP

AS VAGAS DE
ESTACIONAMENTO PÚBLICO
EM SÃO PAULO OCUPAM

3X

A ÁREA DO PARQUE
IBIRAPUERA

Uma gestão moderna do estacionamento público deve considerar os múltiplos usos possíveis do espaço e todos os stakeholders envolvidos no cotidiano do meio-fio. Nesse sentido, a Associação Nacional de Agentes de Transporte Urbano dos Estados Unidos (NACTO, na sigla em inglês) publicou um estudo⁴ mostrando como uma boa gestão do meio-fio pode contribuir para a mobilidade urbana e o trânsito local. Entre as múltiplas funcionalidades consideradas para o espaço estão:

- **Faixas para bicicletas e ônibus**
(incluindo pontos de parada)
- **Áreas de entrega e de carga e descarga**
(que ganham relevância com o aumento do consumo online)
- **Zonas de embarque e desembarque de táxis e carros de aplicativos de transporte sob-demanda**
- **Estações de bicicletas, patinetes e outros meios de micromobilidade compartilhados**
- **Espaços para food trucks e vendedores de rua**
(famosos no centro paulistano)
- **Espaços de convívio urbano, como os Parklets, as praias urbanas e as academias de rua**
- **E, claro, estacionamento para veículos**

Infinitas oportunidades para o meio-fio implicam em diversos atores interessados. O principal deles é o pedestre e o cidadão em seus múltiplos modais (bicicletas, ônibus, motos, carros etc.). Há também agentes do setor privado, como comerciantes, ambulantes, bancas de jornal e empresas de estacionamento, de entregas e fretes e de transportes, entre outros. Por fim, deve-se considerar as próprias organizações públicas – como a

Companhia de Engenharia de Trânsito, que atualmente gerencia a Zona Azul, e outras agências e secretarias governamentais – e da sociedade civil – de entidades de classe e organizações sociais à mídia (não só a especializada).

Com isso, a gestão de políticas públicas fica mais complexa e requer cuidado redobrado. Mudanças no meio-fio têm um impacto enorme na vida das pessoas, empresas e organizações. Portanto, a ampla participação da sociedade na definição de rumos é fundamental.



⁴ National Association of City Transportation Officials. "Curb Appeal - Curbside management strategies for improving transit reliability. 2017

“There is no free parking”: alguns aspectos econômicos envolvendo a Zona Azul

Talvez o nome engane, mas o estacionamento público não se trata de um “bem público”, ao menos na concepção econômica do termo. Como definiu o Nobel em Economia Paul Samuelson em 1954⁵, **podem ser considerados bens públicos aqueles que estão disponíveis a qualquer pessoa (são “não excludentes”) e que o fato de uma pessoa usar não impede outra de fazê-lo (são “não-rivais”)**. Por essa definição, os parques e o ar que respiramos são exemplos comuns de bens públicos.

Certamente, esse não é o caso do estacionamento público. Economistas do setor⁶ reforçam o ponto: **a Zona Azul não se trata de um bem público** já que seu uso é restrito a motoristas, tornando-a excludente, e só pode ser usada por um cidadão de cada vez (não cabem dois carros em uma vaga), tornando-a “rival”. Por isso, **é crucial ressignificar o estacionamento público, atualmente com uso estritamente privado**, e como atribuímos valor e cobramos por ele.

É importante ter claro o senso econômico da Zona Azul: **há sempre um custo (monetário ou não) do uso privado (por motoristas) desse espaço que poderia ser de todos**. Quando o governo subsidia a Zona Azul, como é o caso em São Paulo, há uma série de consequências. Primeiro, a cidade perde recursos financeiros significativos. Mas não só. **A má-precificação incentiva o uso do carro como transporte individual e isso afeta diversos aspectos da cidade, como detalhado a partir da página 12.**



5 Samuelson, P. “The Pure Theory of Public Expenditure”. The Review of Economics and Statistics, 1954.

6 Mingardo, G. et al. “Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends.” Transportation Research, 2015.



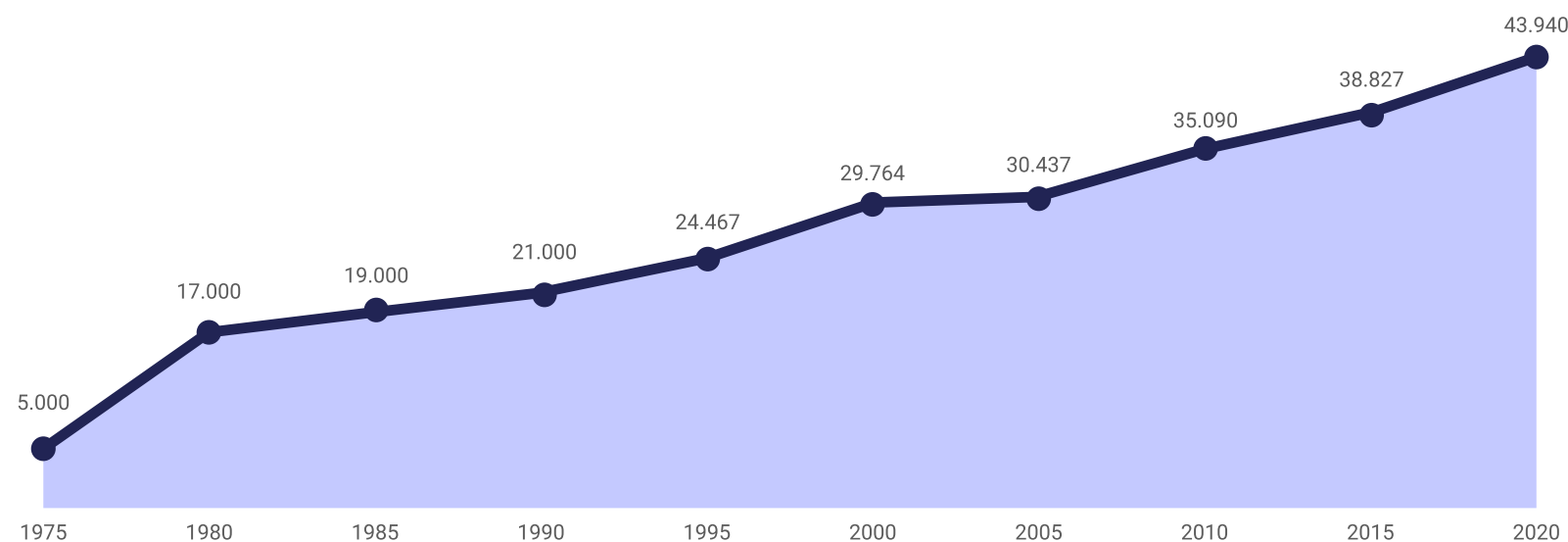
A Zona Azul em São Paulo: como chegamos até aqui

A Zona Azul em São Paulo: como chegamos até aqui

São Paulo foi a primeira cidade do Brasil a instituir o estacionamento rotativo⁷ pago, conhecido como Zona Azul. Lançado em janeiro de 1975, durante a Ditadura Militar, o sistema contava com cinco mil vagas, e cada motorista poderia estacionar por duas horas, ao custo de Cr\$ 2,00, hoje algo como R\$ 5,60.

De lá pra cá, o sistema cresceu constantemente ao longo dos anos, **conforme ilustra o gráfico 1**⁸. Hoje, são 43.940 mil vagas pagas espalhadas por toda a cidade – um decreto de 2019 estipula⁹ em 61,000 vagas o máximo de vagas permitido. Apesar de não ser claro como a Prefeitura define essa quantidade, é certo que são poucas vagas pagas comparado a outras cidades. Buenos Aires, com uma população equivalente a 20% da paulistana, tem cerca de 70.000 vagas pagas¹⁰. Além disso, **a maioria das vagas em São Paulo, mais de 400.000 (não há número oficial), continuam gratuitas** – ou seja, seu valor é subsidiado por todos os contribuintes.

Gráfico 1
NÚMERO DE VAGAS DA ZONA AZUL EM SÃO PAULO



7 Decreto nº 11.661 de 30 de dezembro de 1974. Prefeitura de São Paulo.

8 CET-SP. "Histórico da Zona Azul". Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/zona-azul/tudo-sobre-zona-azul-digital/historico-zona-azul.aspx>

9 Decreto nº 58.956 de 20 de setembro de 2019. Prefeitura de São Paulo.

10 <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/estacionamiento-medido-reduciran-mitad-nuevos-parquímetros-seran-nid2329035>

NÚMERO DE VAGAS PAGAS EM ESTACIONAMENTO PÚBLICO EM DIFERENTES CIDADES



11 Localização das vagas de Zona Azul em São Paulo, de acordo com a CET-SP: <http://cetsp1.cetsp.com.br/mapabasico/map.aspx?map=zonaazul>

12 Barron, J. "Could New York City Eliminate Free Street Parking?" New York Times, 2019. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2019/11/20/nyregion/nyc-street-parking.html>

13 Giambartolomei, M. "Estacionamiento medido: habrá menos parquímetros de los que estaban previstos en la ampliación del sistema." La Nación, 2020. Disponível em: <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/estacionamiento-medido-reduciran-mitad-nuevos-parquímetros-seran-nid2329035>

14 Werneck, A e Amorim, D. "Farra dos estacionamentos: flanelinhas cobram preços abusivos e emitem até nota fiscal falsa" O Globo, 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/farra-dos-estacionamentos-flanelinhas-cobram-precos-abusivos-emitem-ate-nota-fiscal-falsa-24002981>

15 Municipalidad de Madrid, Datos Abiertos. Zonas Ser, Distintivos y Parquímetros. Disponível em: <https://datos.madrid.es/sites/v/index.jsp?vgnextoid=4973b0dd4a872510VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=374512b9ace9f310VgnVCM100000171f5a0aRCRD>

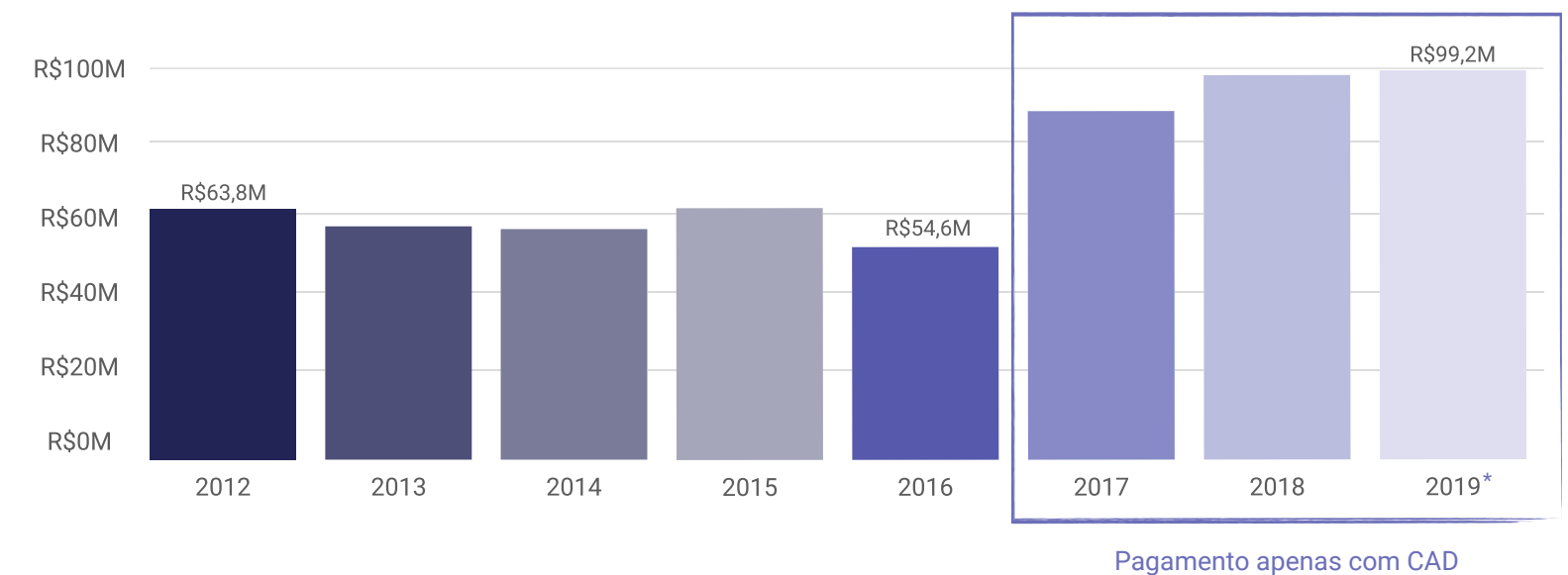


Imagem retirada do vídeo em <http://www.cetsp.com.br/consultas/zona-azul/tudo-sobre-zona-azul-digital/cad-cartao-azul-digital.aspx>

Zona Azul Digital, um passo à frente

Em 2016, depois de anos cogitando instalar parquímetros, a Prefeitura finalmente abandonou o ultrapassado talão de cartões. A mudança deu lugar ao Cartão Azul Digital (CAD), um crédito que pode ser comprado e ativado através de aplicativos credenciados ou em pontos de venda cadastrados (como bancas de jornal). Foi uma grande inovação. **A adoção do CAD facilitou o pagamento, diminuiu as possibilidades de fraude¹⁶ e simplificou a fiscalização, aumentando significativamente a arrecadação municipal.** Depois de um período de transição, a receita com a Zona Azul saltou de cerca de R\$ 60 milhões para quase R\$ 100 milhões anuais, um aumento de aproximadamente 70%.

Gráfico 2
ARRECADAÇÃO DA ZONA AZUL EM SÃO PAULO (em milhões de reais)



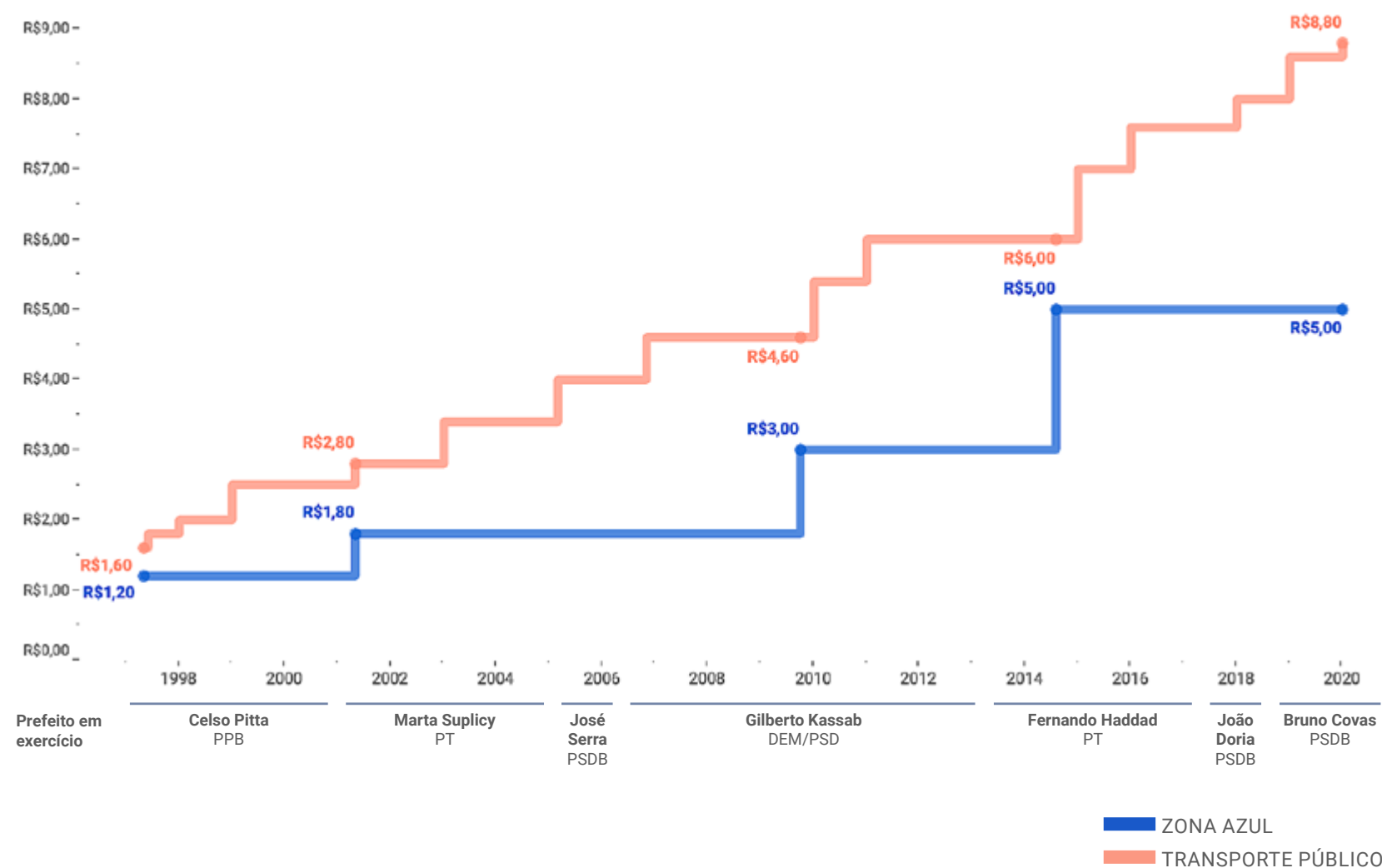
16 Gomes, P. "Zona Azul passa a ser digital; arrecadação pode aumentar em 77%" Folha de São Paulo, 2016. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/12/1838529-zona-azul-passa-a-ser-digital-arrecadacao-pode-aumentar-em-77.shtml>

* Valor estimado após outubro de 2019

Ônibus x Carros: privilegiando a minoria

Desde 1997, o estacionamento público teve apenas três aumentos de preço (em 2001, 2009 e 2014). No mesmo período, a tarifa do transporte coletivo foi revisada 15 vezes. São 23 anos com apenas três aumentos para os motoristas, cinco vezes menos que o enfrentado pela grande maioria dos paulistanos, que usam transporte público.

Gráfico 3
EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DA ZONA AZUL E DO TRANSPORTE PÚBLICO



O mundo era outro em julho de 2014 quando a hora cobrada na Zona Azul passou de R\$ 3,00 para R\$ 5,00. **Se o valor fosse reajustado apenas pelo índice de inflação – como acontece com tarifas de ônibus – já seria cobrado pelo menos R\$ 6,70, ou 34% mais.** Bruno Covas, prefeito de São Paulo, dá pistas de por que é tão difícil para prefeitos enfrentarem os usuários da Zona Azul. Em entrevista ao Roda Viva da TV Cultura¹⁷, em janeiro de 2019, respondeu **por que a prefeitura mantém o privilégio para o automóvel: “sem sombra de dúvida, o dono do automóvel também acha que ele paga demais.”** A má precificação do espaço público para uso privado, um vício de todas as gestões municipais recentes, beneficia os motoristas, que são os mais ricos da cidade. Como expõe o próximo capítulo, a cidade como um todo perde.

Coisas que custam mais do que a Zona Azul:

- ida e volta de ônibus
- pingado + pão na chapa
- dois jogos da mega-sena
- um revista ou jornal na banca

17 Roda Viva | Bruno Covas | 28/01/2019:
<https://www.youtube.com/watch?v=Md-7Ww8iTmc>
(entre os minutos 1h02m30s e 1h6m17s)



**A má-pre-
cificação:**
vícios públicos,
benefícios privados,
prejuízos coletivos

A má-precificação: vícios públicos, benefícios privados, prejuízos coletivos

Diferente do que acontece com o transporte público, a política tarifária da Zona Azul é bastante estável e favorável aos motoristas. Trata-se de mais um exemplo da “ditadura do carro”, tão presente nas cidades brasileiras.

São Paulo cobra pouco e mal pelo uso privado do seu espaço público, e os custos não são apenas monetários. A má-precificação do estacionamento público **incentiva o uso do carro como transporte individual, aumentando a desigualdade, a poluição, o trânsito, e o número de acidentes, além de prejudicar o comércio local.**

De acordo com a Pesquisa Origem-Destino de 2017¹⁸, do Metrô paulista, somente cerca de 25% das viagens diárias em São Paulo são feitas usando carro particular. Esse número é menor entre os mais pobres – 10%, aproximadamente – e muito maior entre os mais ricos – 55%. **Ou seja, o carro é um bem de luxo, e quando a Prefeitura subsidia a Zona Azul (como o faz hoje), ela privilegia a camada mais rica dos paulistanos, aumentando ainda mais a desigualdade.**

Além de maior desigualdade, a má-precificação do meio-fio também piora o trânsito e a poluição. **Sabendo que o estacionamento público é muito**

mais barato que o privado, motoristas tendem a procurar uma vaga de Zona Azul quando querem estacionar. Encontrar uma vaga nem sempre é fácil – a demanda é muito alta quando o preço é baixo – e motoristas acabam dando voltas e voltas até achá-la.

Donald Shoup, referência no assunto, pesquisou¹⁹ os centros das cidades norte-americanas e constatou que **34% dos motoristas no trânsito procuravam uma vaga de estacionamento, e que encontrá-la demorava em média sete minutos e meio.** Isso, conseqüentemente, aumenta o trânsito e a poluição local. Também pode aumentar o número de acidentes²⁰, já que, quando procuram por uma vaga, motoristas prestam menos atenção no tráfego, aumentando as chances de colisão.

Por fim, ao contrário do que pensam os comerciantes, mais vagas de estacionamento público não atraem mais clientes. **A minoria das pessoas que fazem compras no comércio de rua se locomovem de carro.** No Brooklyn, em Nova York, estes representam menos de 10% das vendas, enquanto em São Francisco (Califórnia) representam apenas 6%²¹. Lá – e possivelmente também em São Paulo – **na verdade, a maioria dos clientes chega ao comércio local usando transporte público ou a pé.**

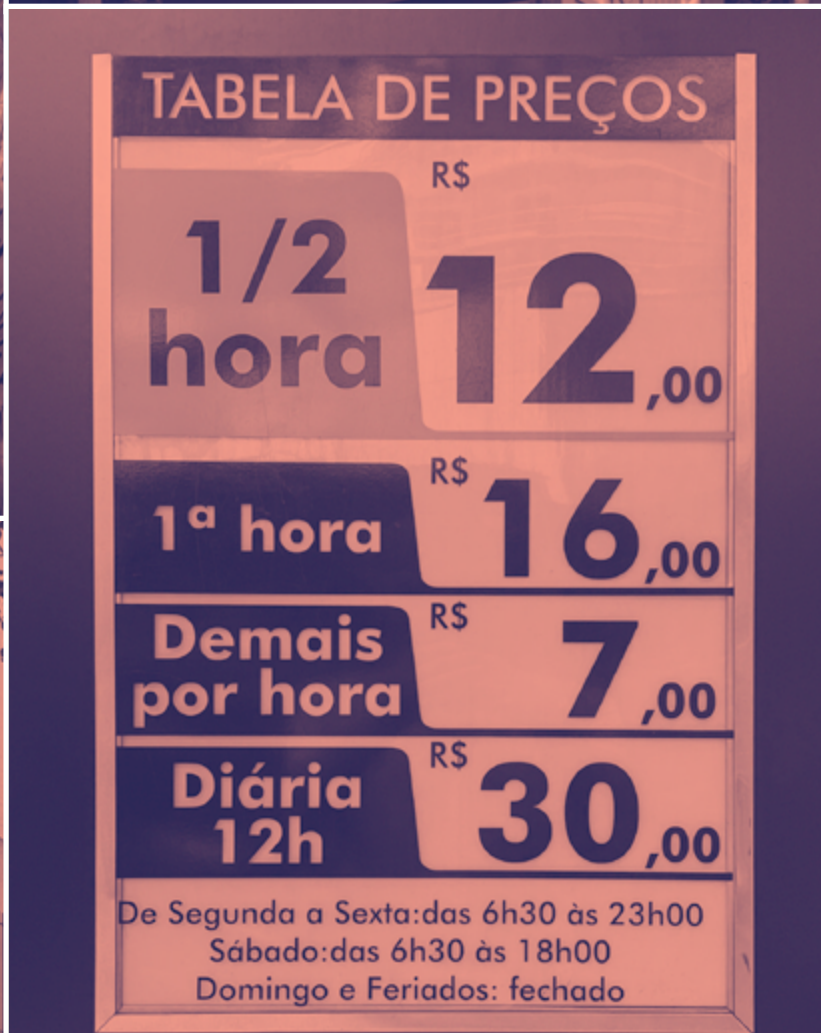
18 Metrô São Paulo. “Pesquisa Origem-Destino”. 2017. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/index.aspx>

19 Shoup, D. “The High Cost of Free Parking.” Routledge. 2011.

20 Seattle Dept. of Transportation. “Paid Parking Study”. 2019.

21 National Association of City Transportation Officials. “Curb Appeal - Curbside management strategies for improving transit reliability. 2017





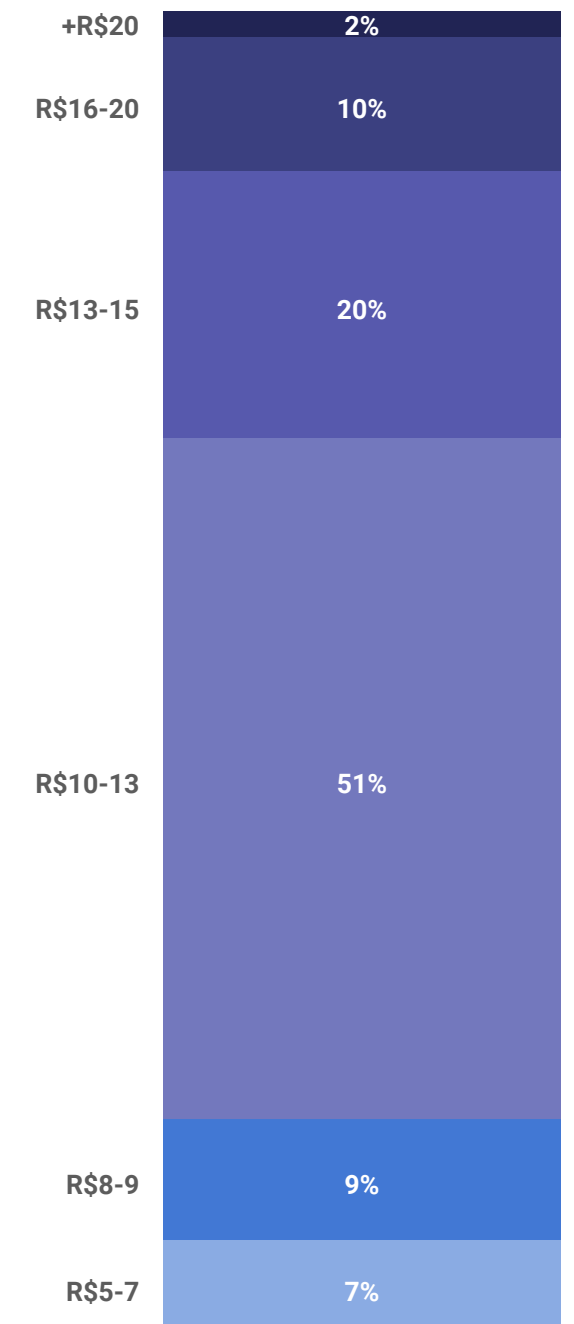
Quão estacionados estão os preços da Zona Azul? Uma comparação com estacionamentos privados

Definir qual deveria ser o preço ideal da Zona Azul em cada área da cidade, sem um estudo de campo profundo, pode ser tarefa complexa. Não à toa, as poucas gestões que alteraram a tarifa não revelam que análises teriam embasado as decisões, sugerindo quais o fizeram na base da “canetada”.

No entanto, há alternativas. **Estacionamentos privados oferecem um serviço bastante similar à Zona Azul: um espaço para carros.** Até podem oferecer outras conveniências, como seguro, manobrista, cobertura ou a ausência do “flanelinha”, mas a essência é a mesma. Por isso, faz sentido usá-los como uma referência para estimar quanto poderia custar a hora da vaga pública.

Uma análise inédita preparada exclusivamente para este estudo de mais de seiscentos endereços de estacionamentos privadas, nas cinco regiões da cidade e sempre em ruas com Zona Azul, ilustra a defasagem tarifária. **Enquanto a tarifa da Zona Azul é de apenas R\$ 5,00, a primeira hora em estacionamentos privados custa em média R\$ 11,96** – 2,4 vezes a tarifa municipal. Os preços são heterogêneos: alguns estacionamentos cobram o mesmo valor que o município e o preço máximo encontrado foi R\$ 30,00, em um local na Rua Oriente, no Centro de São Paulo. Ainda assim, a discrepância é grande: **quase 85% dos estacionamentos privados cobram no mínimo o dobro (R\$ 10,00) do que a Prefeitura, e mais de 30% deles cobram pelo menos três vezes mais (R\$ 15,00).**

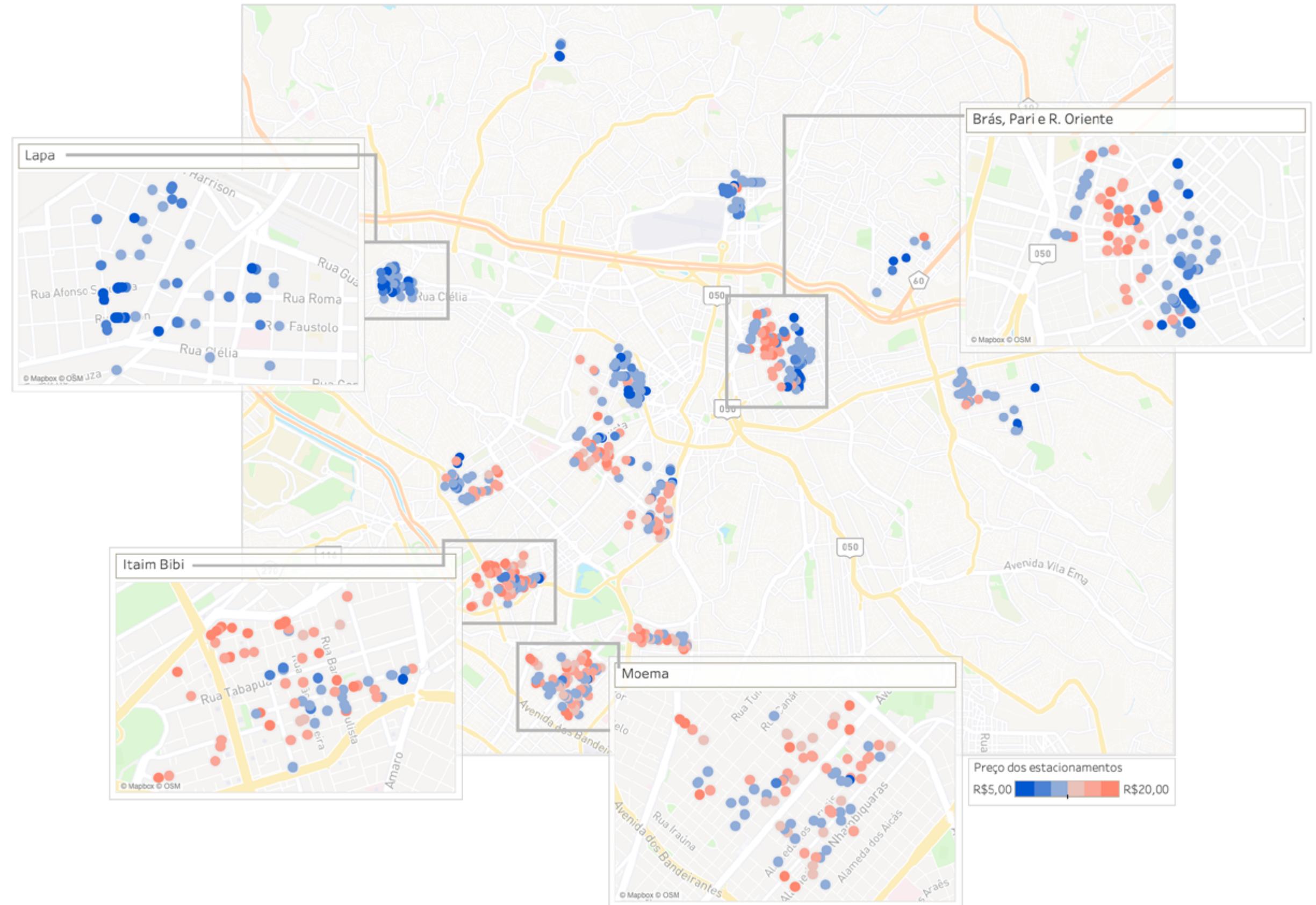
Gráfico 4
DISTRIBUIÇÃO
DOS PREÇOS DOS
ESTACIONAMENTOS
PRIVADOS



Não faz sentido cobrar o mesmo em regiões tão diferentes quanto o Itaim Bibi e a Lapa

Em alguns poucos lugares de São Paulo, uma única ativação do Cartão Azul Digital (CAD) serve por duas horas. É o caso do Parque Ibirapuera e da Praça Charles Miller (em frente ao Estádio do Pacaembu). São exceções. **Em geral, uma ativação cobre apenas uma hora e custa sempre o mesmo – R\$ 5,00.**

Obviamente, **essa padronização de preços não acontece nos estacionamentos privados.** Cada garagem estabelece livremente o preço que convier, em última instância de acordo com a sua capacidade de oferta e da demanda local. Pesam fatores como o custo do metro quadrado na região, a proximidade com pontos de interesse etc. Enquanto a primeira hora em um estacionamento privado na Vila Cachoeirinha (Z. Norte) custa em média R\$ 8,60, o preço médio no Itaim Bibi (Z. Oeste) é 70% maior (R\$ 14,71). **Além da diferença entre bairros, há variações hiperlocais (de rua para rua).** Isso fica evidente ao observar o preço dos estacionamentos em diferentes locais, como mostra o mapa.



No Itaim Bibi os estacionamentos cobram mais caro próximo das Avenidas Nove de Julho e Faria Lima, duas das principais avenidas da cidade. Em Moema, estacionar no entorno do Shopping Ibirapuera, do Hospital Alvorada e da Paróquia Nossa Senhora Aparecida de Moema custa mais aos motoristas. O mesmo acontece na região central, de intenso comércio, ao lado da Feirinha da Madrugada. Nesses locais, um espaço similar ao oferecido pela Zona Azul por R\$ 5,00 facilmente ultrapassa R\$ 20,00.

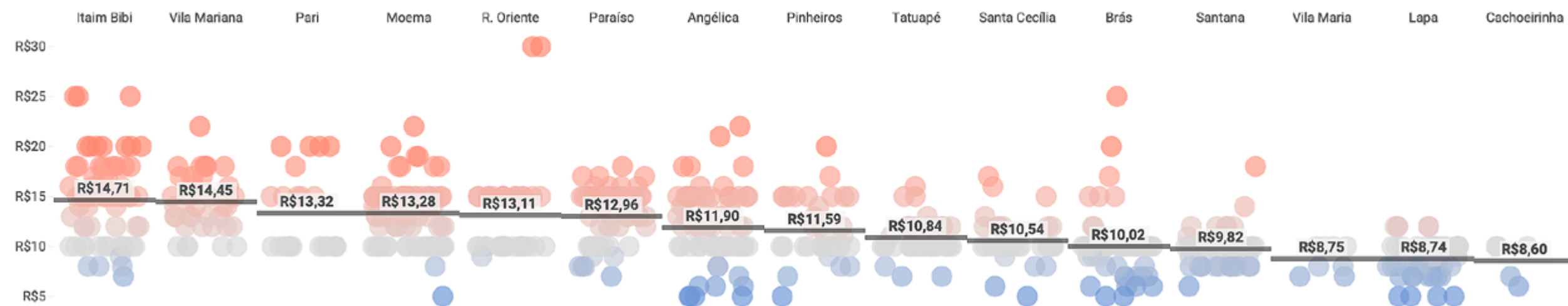
A variação dos preços privados sugere que **não há sentido econômico em cobrar um preço único em toda cidade**. Em muitos desses locais de intenso movimento comercial, como no Brás, **pedestres se**

espremem em calçadas estreitas e mal cuidadas, dividindo o pouco espaço com ambulantes e vendedores de rua. Enquanto isso, **a Prefeitura beneficia motoristas e mantém o privilégio de um espaço subsidiado aos carros**. Trata-se de mais um exemplo do mau uso do espaço público.

Uma política tarifária que desincentive o uso do carro, como sugerem as gestões mais modernas no mundo, **deveria avaliar os melhores usos para o espaço público e, depois, precificá-lo corretamente**. Isso significa não só reajustar o valor em termos reais, como também adequar os preços à oferta e demanda de cada região.

Gráfico 5

PREÇO MÉDIO E DISTRIBUIÇÃO DOS PREÇOS DOS ESTACIONAMENTOS PRIVADOS POR ÁREA



Cada bola representa um estacionamento privado considerado para a análise, e sua altura está de acordo com o preço cobrado pela primeira hora estacionada.

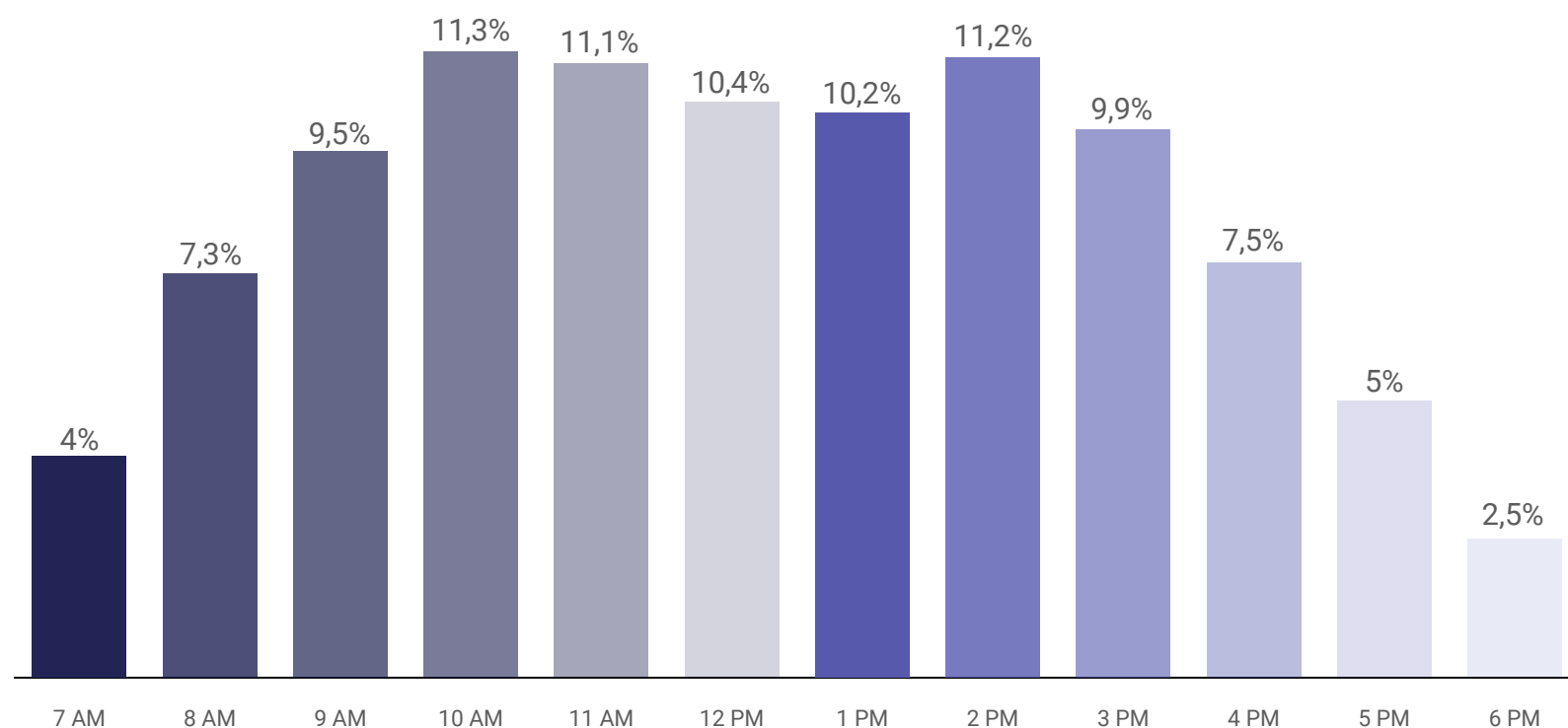


Não só a região importa: algumas horas do dia também têm maior demanda

Assim como a procura (e o preço) por estacionamentos privados muda conforme o bairro e a rua, também há diferenças conforme o horário do dia. Analisando dados públicos²² de ativação de CADs, **o período entre 09:00 e 15:00 representa quase 75% da procura total**. Esse número muda conforme a região, mas os dados sinalizam que os preços deveriam se adaptar também ao horário do dia. Ter preços flutuantes é a política pública de cidades globais, como São Francisco e Madri, onde a gestão do meio-fio é mais moderna e eficiente. É também **exatamente o que se prevê no Plano Municipal de Mobilidade, de 2015**²³.

Gráfico 6

ATIVAÇÕES POR HORA, ENTRE MARÇO E AGOSTO DE 2018



²² Prefeitura de São Paulo. Concessão do Estacionamento Rotativo Pago. Dataroom: "Ativação de CAD de Março a Agosto de 2019".

²³ Secretaria Municipal de Transportes, Prefeitura de São Paulo. "PlanMob/SP". 2015.



Essa vaga vale mais: a cidade poderia arrecadar mais de R\$ 300 milhões por ano

A receita de um serviço é em última instância definida pela sua oferta e demanda. Em teoria, quanto mais cara a Zona Azul, menor a demanda, já que usuários poderiam facilmente adotar alternativas (estacionamentos privados, transporte coletivo, caminhar etc.). Portanto, **é complexo prever quanto a Prefeitura poderia arrecadar se melhorasse sua gestão do meio-fio**. Dependeria, entre outros aspectos, do número de vagas, da rotatividade, da fiscalização, da respeitabilidade dos usuários, da ocupação, dos horários de operação e, claro, do preço.

A Prefeitura²⁴, nos documentos da concessão da Zona Azul, propõe um modelo de cálculo simplificado: multiplica-se o (1) número de vagas, (2) o preço, (3) o número de horas disponíveis por ano, (4) a demanda e (5) a respeitabilidade. A partir daí, traçam-se cenários. Como são muitas variáveis, fixa-se o valor de algumas premissas e se testa outras.

²⁴ Prefeitura de São Paulo. Concessão do Estacionamento Rotativo Pago. Dataroom: "Plano de Negócios de referência".

Neste estudo, manteve-se o número de vagas (aproximadamente 40.500) e o número de horas disponíveis por ano (cerca de 3.400), enquanto as demais variáveis – demanda, respeitabilidade e preço – foram flexionadas e definem a receita final.

A demanda base é a atual, a mesma utilizada pela Prefeitura nos documentos da concessão (31%), e os cenários consideram demandas ainda menores²⁵. A respeitabilidade base também parte da atual (57% dos motoristas pagam pela vaga de Zona Azul que utilizam) e aumenta até 75% (conforme se automatiza a fiscalização), também de acordo com os documentos da gestão municipal. Os cenários ainda consideram diferentes preços – o mínimo seria a tarifa da Zona Azul reajustada pelo índice da inflação (R\$ 6,70) e fixa para toda a cidade. Cenários alternativos consideram tarifas variáveis equivalentes a 60% e 80% do valor cobrado pelos estacionamentos privados em cada região da cidade.

A cidade poderia faturar mais de R\$ 345 milhões se cobrasse em média R\$ 9,20 por hora – equivalente a 80% do valor médio dos estacionamentos privados. Esse cenário considera que a demanda se mantém estável, mas a respeitabilidade aumenta com a fiscalização automatizada. Um aumento de preço desta proporção (84%) possivelmente levaria à queda na demanda. No entanto, mesmo que a demanda caísse 50%, a receita ainda seria superior à R\$ 160 milhões (R\$60 milhões a mais do que a arrecadação atual). Em 15 anos, isso representa mais do que a Prefeitura espera arrecadar com a concessão, e traria outros efeitos indiretos positivos: menos trânsito, poluição, desigualdade, risco de acidentes etc.

A análise mostra que sob múltiplos cenários a arrecadação poderia ser muito superior à atual, e também em relação ao esperado com a concessão do serviço. A assinatura do contrato da concessão não impede a Prefeitura de implementar um sistema tarifário mais racional. Ainda que agora seja mais complexo, a gestão deveria fazê-lo, inclusive por seus benefícios indiretos. Um prognóstico mais preciso, ainda assim, dependeria de um estudo mais profundo e empírico, testado em situações reais.

25 Se a demanda for realmente essa, seria o caso de a Prefeitura rever a oferta de vagas, melhorando o aproveitamento de cada espaço.

CENÁRIOS DA ARRECADAÇÃO POTENCIAL ZONA AZUL, COM VARIAÇÕES EM TARIFAS, DEMANDA E RESPEITABILIDADE

Cenário 1: tarifa reajustada pela inflação: R\$ 6,70)

Respeitabilidade	Demanda				
	31%	25%	20%	15%	5%
57%	R\$ 165,218,346	R\$ 133,240,602	R\$ 106,592,482	R\$ 79,944,361	R\$ 26,648,120
60%	R\$ 173,914,049	R\$ 140,253,265	R\$ 112,202,612	R\$ 84,151,959	R\$ 28,050,653
64%	R\$ 185,508,319	R\$ 149,603,483	R\$ 119,682,786	R\$ 89,762,090	R\$ 29,920,697
68%	R\$ 197,102,589	R\$ 158,953,701	R\$ 127,162,960	R\$ 95,372,220	R\$ 31,790,740
71%	R\$ 205,798,291	R\$ 165,966,364	R\$ 132,773,091	R\$ 99,579,818	R\$ 33,193,273
75%	R\$ 217,392,561	R\$ 175,316,581	R\$ 140,253,265	R\$ 105,189,949	R\$ 35,063,316

Cenário 2: tarifa reajustada à 60% do preço privado médio de cada bairro (média geral: R\$ 6,92)

Respeitabilidade	Demanda				
	31%	25%	20%	15%	5%
57%	R\$ 196,754,697	R\$ 158,673,143	R\$ 126,938,514	R\$ 95,203,886	R\$ 31,734,629
60%	R\$ 207,110,208	R\$ 167,024,361	R\$ 133,619,489	R\$ 100,214,617	R\$ 33,404,872
64%	R\$ 220,917,555	R\$ 178,159,319	R\$ 142,527,455	R\$ 106,895,591	R\$ 35,631,864
68%	R\$ 234,724,902	R\$ 189,294,276	R\$ 151,435,421	R\$ 113,576,566	R\$ 37,858,855
71%	R\$ 245,080,413	R\$ 197,645,494	R\$ 158,116,395	R\$ 118,587,296	R\$ 39,529,099
75%	R\$ 258,887,760	R\$ 208,780,451	R\$ 167,024,361	R\$ 125,268,271	R\$ 41,756,090

Cenário 3: tarifa reajustada à 80% do preço privado médio de cada bairro (média geral: R\$ 9,23)

Respeitabilidade	Demanda				
	31%	25%	20%	15%	5%
57%	R\$ 262,339,597	R\$ 211,564,191	R\$ 169,251,353	R\$ 126,938,514	R\$ 42,312,838
60%	R\$ 276,146,944	R\$ 222,699,148	R\$ 178,159,319	R\$ 133,619,489	R\$ 44,539,830
64%	R\$ 294,556,740	R\$ 237,545,758	R\$ 190,036,606	R\$ 142,527,455	R\$ 47,509,152
68%	R\$ 312,966,536	R\$ 252,392,368	R\$ 201,913,894	R\$ 151,435,421	R\$ 50,478,474
71%	R\$ 326,773,883	R\$ 263,527,325	R\$ 210,821,860	R\$ 158,116,395	R\$ 52,705,465
75%	R\$ 345,183,680	R\$ 278,373,935	R\$ 222,699,148	R\$ 167,024,361	R\$ 55,674,787



Uma gestão
inteligente:
como cuidar
melhor do
nosso meio-fio

Uma gestão inteligente: como cuidar melhor do nosso meio-fio

Quando se fala em uma boa gestão do meio-fio, não é necessário reinventar a roda. São Paulo deu exemplo global ao implementar o sistema de pagamento exclusivamente digital e pode aprender com outras cidades como melhorar políticas ligadas a esse espaço público tão fundamental.

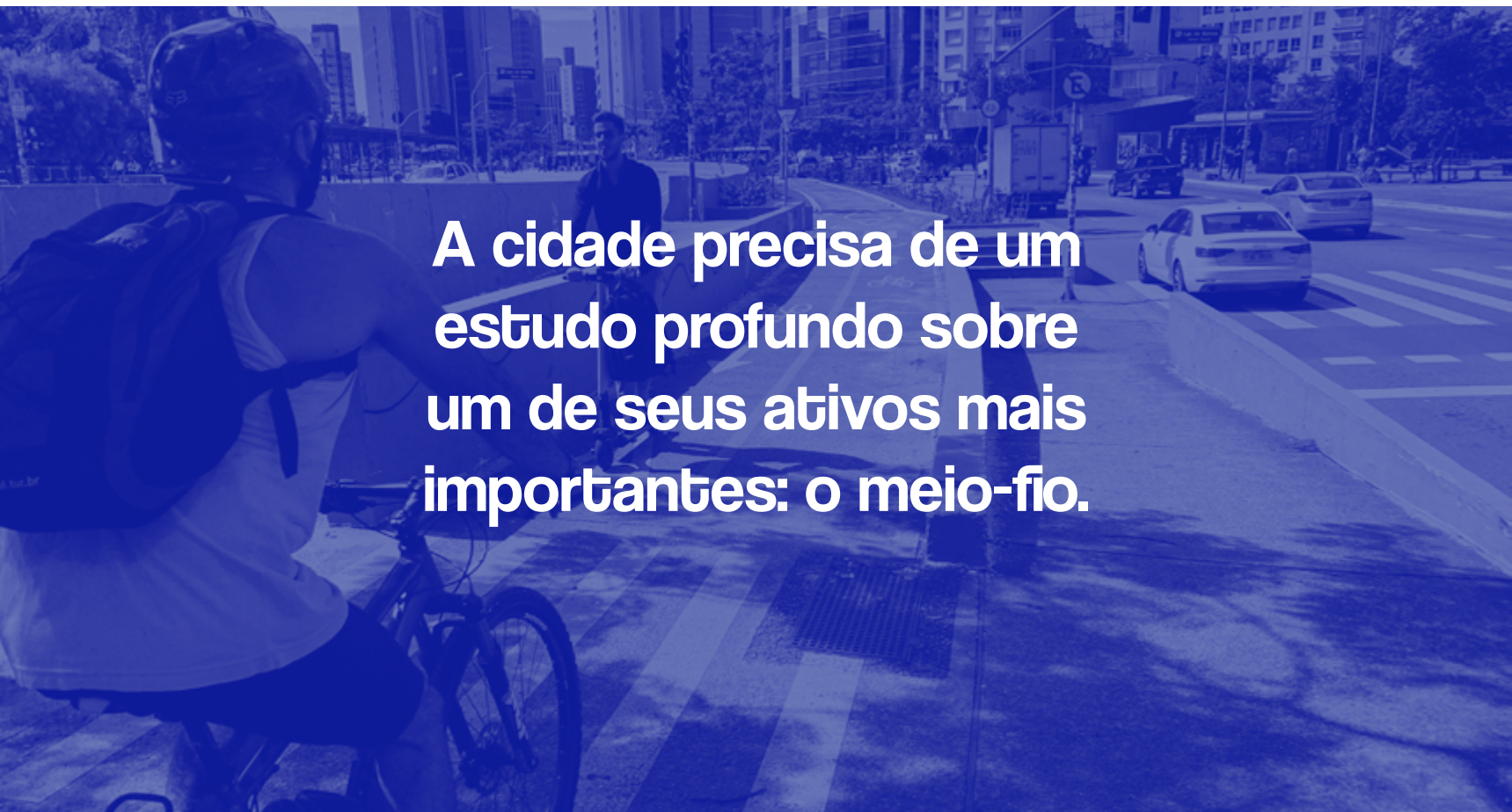
Dirigindo no escuro: precisamos de dados e métricas

Para começar, é essencial entender de quanto espaço se trata. **A Prefeitura de São Paulo, por exemplo, não sabe exatamente quantas vagas gratuitas de estacionamento oferece (além das pagas, em Zona Azul), muito menos tem um inventário preciso do seu meio-fio.** Feito isso, deve-se explorar o melhor uso para o meio-fio: aquele que gera o melhor resultado coletivo sob múltiplos aspectos (financeiro, no trânsito, em sustentabilidade etc.). A pergunta é: **quão necessária realmente é determinada vaga de Zona Azul?** Será que há outras políticas públicas para o espaço que poderiam trazer mais retorno social (como faixas de ônibus e bicicletas, calçadas etc.)?

A precificação inteligente: quanto deveria custar o estacionamento público?

Caso seja fundamental destinar espaço público para o uso privado, individual e motorizado – o que não deveria ser prioridade – é necessário cobrar corretamente por ele. Há muitas formas de chegar ao preço ideal. **Donald Shoup, um dos maiores especialistas na área, sugere que deve haver ao menos uma vaga disponível por quarteirão²⁶, de forma que o motorista encontre-a sempre que precisar,** sem rodar o bairro para achá-la (pois isso aumentaria o trânsito e a poluição). Para regular a demanda e manter uma oferta reduzida (preservando a área de espaço público), controla-se o preço da Zona Azul. O contrário – aumentar a oferta de vagas – deveria ser a última opção, justamente porque gera demanda induzida²⁷ e não favorece a coletividade ao beneficiar poucos (os motoristas).

Há outras alternativas de precificação. Um abrangente estudo conduzido pela Coord²⁸, empresa norte-americana que usa big data para estudar o meio-fio, sugere considerar as vagas públicas e também levar em conta fatores como a oferta privada (que compõe a oferta total de vagas). **A resposta desejada de um estudo sobre o meio-fio (e, assim, a pergunta a ser feita) depende do objetivo da gestão municipal.** Se for melhorar a rentabilidade do estacionamento público através da precificação, saber a ocupação de cada vaga é imprescindível. Por outro lado, se o propósito for melhorar o fluxo de consumidores que se locomovem de carro em uma área comercial, é mais importante entender a rotatividade de cada vaga.



A cidade precisa de um estudo profundo sobre um de seus ativos mais importantes: o meio-fio.

26 Shoup, D. "Parking and the City". Routledge, 2018. Pág. 267.

27 Mumford, L. "The Roaring Traffic's Boom". The New Yorker, 1955.

28 Rennée, L. & Smyth, S. "Don't need a parking study? Think again." Coord, 2019.

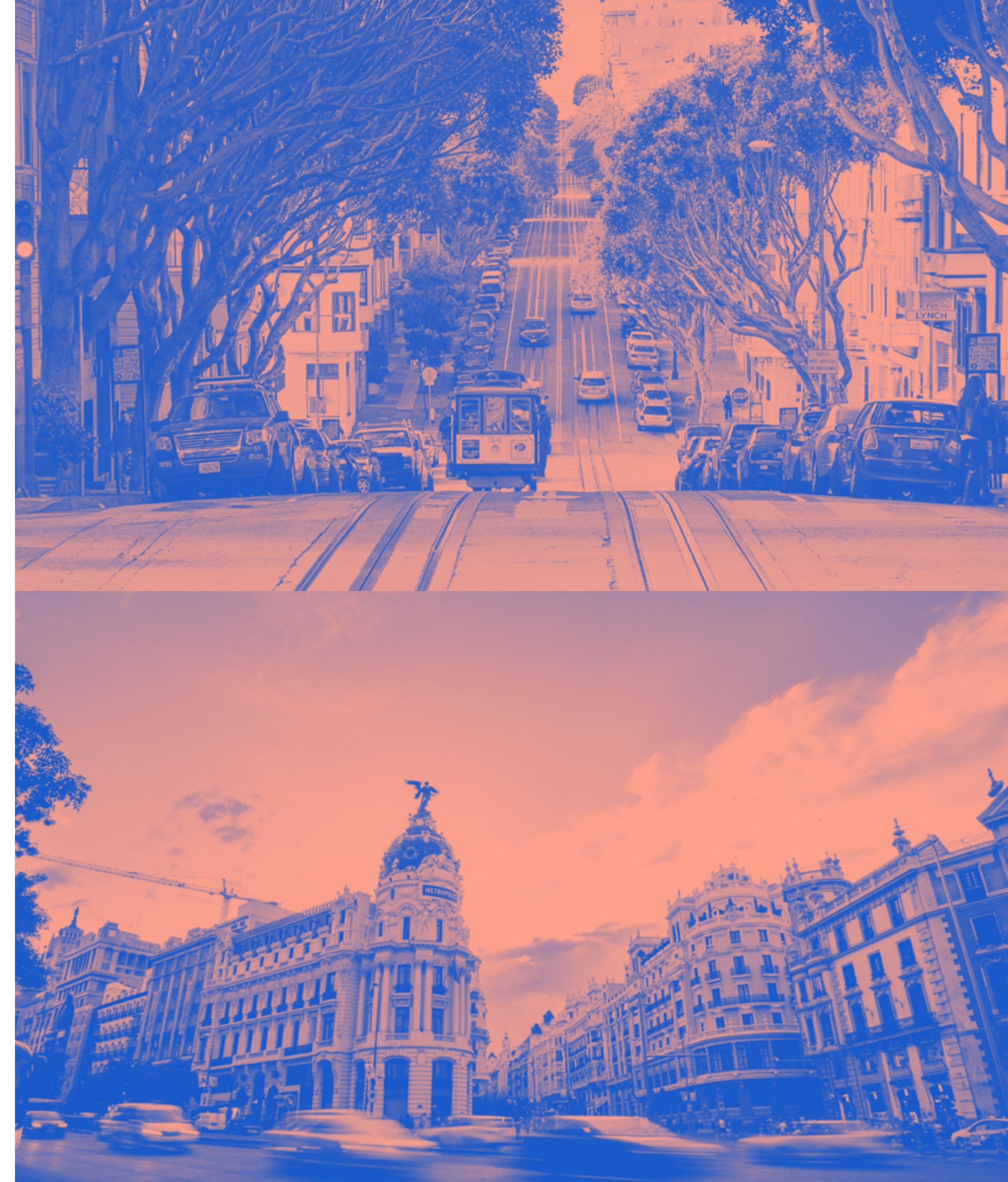
Exemplos pelo mundo: de São Francisco à Madri

Em 2011, São Francisco (Califórnia) foi uma das primeiras cidades do mundo a implementar um sistema de preços variáveis conforme a demanda, em cada região da cidade e hora do dia, batizado de SFPark. A cidade seguiu os conselhos de Donald Shoup e precificou seu estacionamento público visando ter vagas ocupadas, em média, 85% do tempo. **Se havia muita procura e o índice ficava acima disso, o preço aumentava (US\$ 0,25); caso contrário, diminuía (na mesma medida).** O projeto piloto avaliou os resultados iniciais²⁹: a cidade notou que o preço havia subido em um terço das áreas, diminuído em outro terço e permanecido estável no restante. Os efeitos colaterais, no entanto, chamaram atenção: menos tráfego, menos poluição, mais facilidade na hora de encontrar vagas e até menos infrações estavam entre os pontos positivos.

Já em Madri, capital espanhola, a sustentabilidade ambiental é parte central da política urbana. **A cidade definiu uma ampla área de baixas emissões carbônicas, onde veículos elétricos e pouco poluentes têm descontos nos estacionamentos**³⁰. Os demais, quando não proibidos de circular e estacionar, pagam mais caro para compensar pela pegada de carbono, melhorando a condição do ar local.

29 San Francisco Municipal Transportation Agency. "SFPark Pilot Evaluation". 2014.

30 Ayuntamiento de Madrid. "Servicio de Estacionamiento Regulado."





A fiscalização inteligente: ontem eram fiscais caminhando, hoje são carros com câmeras e amanhã serão drones

Atualmente, a Prefeitura de São Paulo tem em seu quadro mais de 1.800 agentes de trânsito³¹, responsáveis por fiscalizar, entre outras coisas, os carros estacionados em vagas de Zona Azul. Manualmente, identificam aqueles que não pagaram a tarifa e, então, aplicam uma multa. É um processo artesanal, arcaico, demorado, caro e, por tudo isso, ineficiente.

Além dos problemas intrínsecos, o efeito prático é uma fiscalização falha. Hoje, o número de agentes é baixo para o tamanho da cidade e a pouca fiscalização incentiva motoristas a não pagarem a tarifa. Como o Prefeito reconheceu em entrevista ao Roda Viva, atualmente **a Prefeitura calcula uma taxa de evasão acima dos 40%**³².

31 CET-SP. Relação de Cargos e Salários.

32 Prefeitura de São Paulo. Concessão do Estacionamento Rotativo Pago. Plano de Negócios de referência.

Assim como com a precificação, diversas cidades utilizam métodos mais modernos para aumentar a eficiência da fiscalização. O mais popular é o Optical Character Recognition (OCR)³³, que, com câmeras acopladas em carros e motos, lê as placas de carros estacionadas em vias públicas. **A tecnologia, então, identifica os não-pagantes e a Prefeitura aplica a multa** – seja de uma central (à distância, o ideal), ou enviando fiscais ao local. **Esse simples sistema, muito mais eficaz e eficiente que agentes, já é utilizado com sucesso no Brasil. Santos e Juiz de Fora adotaram o OCR e a própria Prefeitura de São Paulo já o testou**³⁴.

Cuidados com a inteligência: privacidade e proteção de dados pessoais

Ainda que seja urgente utilizar tecnologia no processo de cobrança e na fiscalização (que logo será feita por meios ainda mais tecnológicos, como drones), é preciso ter cautela. Ao oferecer uma plataforma digital de cobrança para a Zona Azul, o setor público (ou seus parceiros) deve seguir as diretrizes da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais³⁵. O cidadão merece saber quais dados (seus e dos veículos) são obtidos quando um aplicativo de pagamento do CAD for utilizado.

No processo de fiscalização automatizada a situação é ainda mais delicada já que os veículos e suas câmeras podem captar informação muito além das placas de carros estacionados. Diariamente, essas câmeras filmarão pessoas nas ruas, a situação do comércio, a condição da infraestrutura e tantos outros aspectos do cotidiano urbano. O potencial dessas imagens (dados, em última instância) é enorme. Analisá-las pode parecer complexo, mas a inteligência artificial já cumpre seu papel diminuindo essa dificuldade, e fará muito mais nos próximos anos. Por isso, é fundamental garantir a privacidade dos cidadãos.

33 Sigla em inglês para “Reconhecimento Ótico de Caracteres” (Optical Character Recognition).

34 Bom Dia SP. “CET testa carros para fiscalizar Zona Azul em SP.” TV Globo, 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/09/19/cet-testa-carros-para-fiscalizar-zona-azul-em-sp.ghtml>

35 ITS-Rio. “Um guia da Lei 13.709/2018, voltado para os órgãos e entidades públicas”. 2019.



Estacione

Estapar

VISA

Estacione
TEMOS VAGAS
PARA
MENSAL

PROMOÇÃO
até 1 hora
-18,00
Período
-20,00
Aos sábados
-15,00

A concessão
da Zona Azul:
perdemos
dinheiro e
perdemos
controle

A concessão da Zona Azul: perdemos dinheiro e perdemos controle

Um bom argumento a favor das concessões é o ganho de eficiência proporcionado pelo setor privado em áreas nas quais o poder público teria dificuldade de atingir resultado social equivalente. Um ótimo exemplo é o projeto de concessão do Estádio do Pacaembu³⁶, que deve ser transformado em um espaço mais democrático e vivo com gestão e altos investimentos privados.

A mesma complexidade operacional e de investimentos não existe na gestão da Zona Azul paulistana³⁷. Usando como base uma lei aprovada há mais de vinte anos, pelo Prefeito Celso Pitta³⁸, a Prefeitura assinou o contrato com a Estapar por 15 anos³⁹.

Por isso, **receberá mais de R\$ 1,3 bilhão nesse período, sendo R\$ 636 milhões nos próximos meses**. O valor total representa cerca de 15% dos investimentos previstos pela Prefeitura para 2020 (antes da

pandemia)⁴⁰, mas é significativamente menor do que a Prefeitura poderia faturar se continuasse gerindo o sistema.

Além disso, entre os pontos negativos da concessão estão a entrada de um novo ator (com grande poder) na discussão sobre as políticas de mobilidade, reduzindo a autonomia do poder público; a longa duração do contrato (15 anos); a questão dos dados e privacidade; a limitada participação popular na discussão e aspectos jurídicos e técnicos da licitação em si.

É evidente o momento de crise financeira vivido por São Paulo e por todo o país, inescapavelmente afetando a caixa municipal e a capacidade de investir da Prefeitura. Nesse sentido, conceder a Zona Azul significaria repassar os investimentos necessários ao setor privado e, também, receber recursos através de outorgas. Considerando a receita e a economia de despesas, a gestão

municipal estima obter cerca de R\$ 2 bilhões com a concessão (excluindo valores de multas, que continuariam sendo revertidas à Prefeitura). É um valor considerável, mas que poderia facilmente alcançar mais de R\$ 3 bilhões sob gestão pública, ao longo de 15 anos, como apontado na página 17 deste estudo.

Não se trata só de dinheiro: com a concessão, o município perderá autonomia na gestão do estacionamento público. O contrato⁴¹ prevê (corretamente) que cada vaga suprimida pela Prefeitura deve ser ressarcida à concessionária. **O valor varia conforme o local e o momento da alteração e pode inviabilizar qualquer política mais eficiente de mobilidade que envolva áreas de Zona Azul**. Por exemplo, caso a gestão municipal decidisse retirar apenas 100 vagas do bairro da Liberdade nos primeiros meses de contrato, pagaria mais de R\$ 8 milhões. Antes da assinatura, não havia qualquer custo financeiro para fazê-lo, naturalmente.

A ARRECADAÇÃO PODERIA FACILMENTE ALCANÇAR

+ R\$3bi

SOB GESTÃO PÚBLICA, AO LONGO DE 15 ANOS

A Prefeitura receberia menos no curto prazo, mas muito mais no longo.

Com a concessão, a Prefeitura está “vendendo o jantar pra pagar o almoço”, já que abrirá mão de importantes receitas futuras.

36 Pimentel, G. “Covas assina concessão do Complexo do Pacaembu à iniciativa privada.” G1 SP, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/09/16/covas-assina-concessao-do-complexo-do-pacaembu-a-iniciativa-privada.ghtml>

37 Disclaimer: o autor deste estudo, João Melhado, trabalhou por 1,5 ano na SP Parcerias, empresa pública municipal responsável por estruturar os processos de concessão do município, nas gestões Doria/Covas.

38 Decreto nº 37.292 de 27 de janeiro de 1998. Prefeitura de São Paulo.

39 Veja São Paulo. “Prefeitura assina contrato para concessão da Zona Azul.” 2020. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/prefeitura-sao-paulo-concessao-zona-azul/>

40 Prefeitura de São Paulo. “Prestação de Contas Públicas - Orçamento”. 2020.

41 Prefeitura de São Paulo. Concessão do Estacionamento Rotativo Pago. Anexo II - Minuta de Contrato. Cláusula 28.

Além disso, **o contrato estipula manter o preço atual (R\$ 5,00) da Zona Azul em toda a cidade, permitindo ajustes anuais pela inflação. Como se mostrou largamente neste estudo, trata-se de um grande erro.**

Essas questões são ainda mais dramáticas considerando a duração de 15 anos do contrato. Nesse período, seguramente uma infinidade de mudanças tecnológicas e culturais ocorrerão. Seguindo as tendências dos últimos anos, as grandes metrópoles caminham para cenários com cada vez menos carros e cada vez mais espaço para transporte coletivo e áreas exclusivas para pedestres. Conceder a Zona Azul é estacionar a modernização urbana de São Paulo.

A concessão tampouco considera de forma abrangente a questão da privacidade dos cidadãos. Ainda que o contrato mencione a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais, cabe perguntar: poderia a concessionária utilizar os dados dos usuários para outros fins, desde que autorizados pelas letras minúsculas dos termos de uso? Não está claro se a Estapar, que tem como sócio majoritário o banco BTG Pactual, poderia, por exemplo, compartilhar os dados com a instituição financeira, que poderia lucrar com isso. Além disso, qual o tratamento esperado sobre as imagens coletadas pelos veículos de fiscalização? Um cidadão que

nem sequer possui carro ou interage com a Zona Azul poderá ter sua privacidade exposta indevidamente.

O processo licitatório em si também merece escrutínio. **Há diversas críticas com relação a legalidade da concessão, como sugerem as idas e vindas do contrato junto aos órgãos de controle, em especial, o Tribunal de Contas do Município e o Ministério Público, que pediram sua suspensão**⁴². O Professor de Direito Econômico da USP Diogo Coutinho elencou diversos pontos jurídicos contrários à concessão, como resumiu⁴³: “o modelo de concessão proposto para a Zona Azul em São Paulo não garante superioridade ao atual sistema, revelando-se inferior em termos de gestão do espaço público, das finanças municipais e do aprimoramento do serviço oferecido aos usuários do sistema viário.”

Parece um grave erro conceder a Zona Azul. Um erro que, agora consumado com a assinatura do contrato, permanecerá no cotidiano dos paulistanos por 15 anos. Ainda assim, a Prefeitura deve rever sua política de estacionamento público, considerando-a parte fundamental da estratégia de mobilidade urbana e ajustando o contrato com a concessionária quando necessário.

42 Kruse, T. “MP-SP move ação contra Bruno Covas por direcionamento na licitação da Zona Azul.” Estado de São Paulo, 2020. Disponível em: <https://politica.estadao.com.br/noticias/geral,mp-sp-move-acao-contra-bruno-covas-por-direcionamento-na-licitacao-da-zona-azul,70003180873>

43 Coutinho, D. “Nota Técnica a respeito de certos aspectos jurídicos e regulatórios referentes à Concessão Internacional n°. 1/SMT/2019.” 2019.



Chicago: um exemplo para não ser seguido

Em 2008, Chicago, uma das maiores cidades dos Estados Unidos, vivia grave crise financeira, assim como São Paulo em 2020. Decidiu, então, conceder por 75 anos um ativo um tanto quanto esquecido: o estacionamento público⁴⁴. Assim como na capital paulista, quem venceu foi um banco (Morgan Stanley). Por antecipar recursos futuros e gastar tudo no curto prazo, pela falta de comunicação e participação da sociedade, pelos problemas operacionais que se seguiram (como mudanças aleatórias do preço), o processo é considerado por muitos um dos piores exemplos de concessão da história⁴⁵. Por causa desse fracasso, Nova York decidiu suspender seus planos, que iam na mesma direção. É fundamental os paulistanos aprenderem com os bons e maus exemplos internacionais.

44 Condon, M. “The Chicago Parking Meter Concession of 2008”. Windy City Publishers, 2017.

45 Renn, A. “The Lessons of Long-Term Privatizations: Why Chicago Got It Wrong and Indiana Got It Right”. Manhattan Institute, 2016.



**Desesta-
cionando
a cidade:**
recomendações
para um uso
mais coletivo do
meio-fio

Desestacionando a cidade: recomendações para um uso mais coletivo do meio-fio

Estudar o melhor uso do meio-fio e a precificação eficiente do estacionamento público

É preciso entender se os mais de 5 milhões de metros quadrados hoje dedicados à toneladas de carros estacionados não teriam algum uso melhor para a cidade. A prioridade deve ser o coletivo, e, quando vagas para carros forem imprescindíveis, deve ser cobrado corretamente por elas. A Prefeitura deveria conduzir um estudo detalhado desse importantíssimo ativo público, e então criar uma proposta de usos e preços.

Implementar a fiscalização automatizada, diminuindo a evasão

A Prefeitura fiscaliza se motoristas pagaram a tarifa da Zona Azul da mesma forma há quase meio século. Hoje, existem tecnologias adotadas com sucesso em diversas cidades brasileiras, como as câmeras acopladas em carros. São Paulo, que já testa o sistema, deveria adotá-lo prontamente, aumentando a respeitabilidade e, conseqüentemente, a arrecadação. Isso deve ser feito garantindo privacidade aos motoristas e cidadãos em geral.

Investir os recursos da Zona Azul em políticas públicas alternativas

Ao cobrar o preço correto pelo estacionamento público, usado por motoristas (a parte mais rica da população), a cidade pode arrecadar centenas de milhões de reais e, ao mesmo tempo, diminuir a desigualdade. Os recursos arrecadados podem ser investidos em políticas que beneficiem um número maior de pessoas, como calçadas melhores, faixas exclusivas para ônibus e bicicletas, áreas de convivência (como parklets) e tantas alternativas melhores do que o subsídio do transporte motorizado individual.



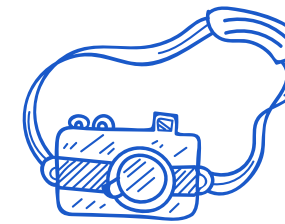


Outros conteúdos para continuar entendendo o meio-fio

Este estudo não tem, de forma alguma, o objetivo de ser exaustivo e analisar todos os aspectos ligados à Zona Azul, à gestão do meio-fio e suas relações com políticas de mobilidade. Abaixo há uma seleção de artigos, livros e estudos acadêmicos que exploram o tema e embasam algumas conclusões deste estudo.

- Shoup, D. "The High Cost of Free Parking." Routledge. 2011
- Shoup, D. "Parking and the City." Routledge. 2018
- Ben-Joseph, E. "ReThinking a Lot - The Design and Culture of Parking." MIT Press. 2015.
- Roe, M. & Toocheck, C. "Curb Appeal - Curbside Management Strategies For Improving Transit Reliability." NACTO. 2017
- Inci, E. "A review of the economics of parking." Economics of Transportation. 2015.
- Smyth, S. & Rennée, L. "Don't need a parking study? Think again." Coord. 2019.
- Flores, R. et al. "Practical Guidebook: Parking and Travel Demand Management Policies in Latin America." Interamerican Development Bank. 2013.
- Condon, M. "The Chicago Parking Meter Concession of 2008." Windy City Publishers. 2017.
- Comissão de Estudos para Avaliar, Analisar, Elaborar e Propor Melhorias ao Sistema de Zona Azul. "Relatório Final." Câmara Municipal de São Paulo. 2009.
- Secretaria Municipal de Transportes, Prefeitura de São Paulo. "PlanMob/SP 2015."
- Coutinho, D. "Nota Técnica a respeito de certos aspectos jurídicos e regulatórios referentes à Concessão Internacional n°. 1/SMT/2019." 2019.
- Pojani, D. et. al. "Parking - An International Perspective." Elsevier. 2019.

Para além dos acadêmicos: a arte e o meio-fio



Fotografia

O fotógrafo Gabriel Melhado criou uma galeria virtual com suas fotos inspiradas no meio-fio paulistano, além das ilustradas neste relatório

[Ver mais](#)



Música

A música Big Yellow Taxi, de Joni Michell, começa assim: "They paved paradise And put up a parking lot"

[Ver mais](#)



Cinema

No filme argentino Relatos Selvagens, Ricardo Darín interpreta o personagem Bombita, que tem seu carro guinchado por estacionar em local proibido

[Ver mais](#)



Podcast

The Parking Podcast: a cada duas semanas, um novo episódio sobre a fascinante indústria do estacionamento

[Ver mais](#)



Metodologia:

analisando
imagens do
Google Street
View

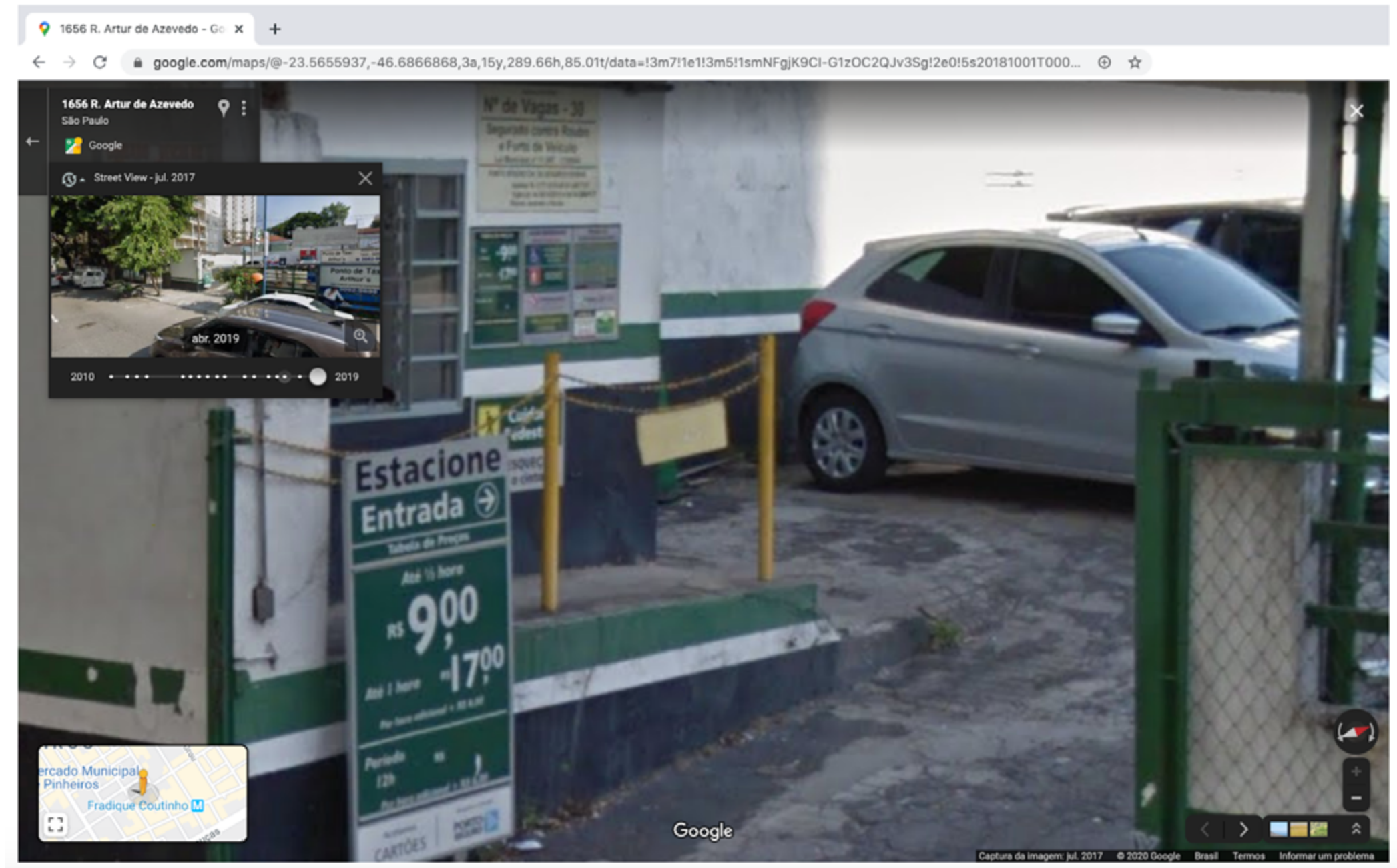
Estudar a gestão do meio-fio e o estacionamento rotativo pago, especialmente com dados, requer um trabalho de campo, in loco, profundo e demorado. Há alternativas mais simples, rápidas e baratas, como as apresentadas neste relatório, que usou dados de imagens do Google Street View – algo bastante inovador em pesquisas deste tipo.

Foram coletadas informações de 640 estacionamentos privados, localizados em ruas nas três áreas com mais ativações de Zona Azul das cinco regiões da cidade (norte, sul, leste, oeste e centro). O preço da primeira hora, a geolocalização (endereço, latitude e longitude) e a data da captura de imagem pelo Google foram alguns dos dados coletados.

As imagens foram feitas pelo Google Street View entre junho de 2016 e dezembro de 2018 (mais de 90% entre junho de 2017 e outubro de 2018). Essas imagens foram acessadas, no site do Google, entre o final de novembro de 2019 e meados de fevereiro deste ano. Foram utilizadas informações da imagem com data mais recente à época⁴⁶.

Caso tenha interesse em acessar os dados completos, envie um email para joao.m@columbia.edu

Exemplo de imagem do Google Street View:



Alguns dados extraídos da imagem:

- **Endereço:** 1656 R. Artur de Azevedo
- **Latitude e Longitude - no link da pág. (html):** -23.5655937, -46.6866868
- **Preço do estacionamento para até 1 hora:** na placa, R\$ 17,00
- **Data:** jul.2017

⁴⁶ Entre a data de coleta da imagem e a data de publicação deste estudo, o Google pode ter atualizado seu site com novas fotografias.



Quem fez
este estudo
sair da
garagem

Ficha técnica:

A Cidade Estacionada - Uma análise sobre a gestão do meio-fio e da Zona Azul em São Paulo

Junho/2020

Pesquisa e Coordenação: João Melhado

joao.m@columbia.edu | [LinkedIn](#)

Economista pelo Insper e Mestre em Administração Pública com foco em gestão urbana e tecnologia pela Universidade Columbia (Nova York). Coordenou a área de pesquisa e advocacy da Endeavor Brasil. Os estudos liderados por ele foram matéria nos principais veículos de mídia no Brasil, como Jornal Nacional (Globo), Revistas Veja, Exame e Época, e jornais Folha de São Paulo e Estadão. Também influenciaram mudanças concretas em políticas públicas no país, como o Projeto Simplificar, que diminuiu o tempo necessário para abrir empresas em Porto Alegre. Como analista sênior da São Paulo Parcerias, ajudou a estruturar projetos de Parcerias Público-Privada na capital paulista. Entre eles, a Concessão do Mercado Municipal de Santo Amaro, primeiro projeto assinado na gestão 2017-20.

Edição de texto: Beatriz Muylaert

beatrizmuylaert@gmail.com | [LinkedIn](#)

Fotos: Gabriel Melhado

gabrielpmelhado@gmail.com | [Instagram](#)

Design: Julia Yazbek

yazbekju@gmail.com | [LinkedIn](#)

Agradecimentos:

À Stella Melaragno, Ronaldo Lemos, Francesco Brindisi, Harold Stolper, Dean Merit Janow, Eric Fillinger, Deirdry Brady, Thiago Camargo, Alessandra Orofino, Alexandre Schneider, Virgínia Mesquita, Instituto de Estudos Latino-Americanos da Universidade Columbia e Fundação Lemann por todo o apoio no desenvolvimento deste estudo.

Apoio através do Lemann Innovation and Social Entrepreneurship Fellowship:

 COLUMBIA | SIPA
School of International and Public Affairs



A CIDADE ESTACIONADA:

Uma análise sobre a gestão do meio-fio e da Zona Azul em São Paulo

JUNHO/2020