

Multiplicam-se em cidades da Colômbia projetos similares ao TransMilenio

O site da revista colombiana *Cambio* informou que a cidade de Cali terá a partir de janeiro de 2004 um sistema de transporte público similar ao TransMilenio. O projeto, denominado Sistema Integrado de Transporte Massivo de Passageiros (SITM, representa investimento de 345 milhões de dólares, dos quais 70% serão aportados pelo governo nacional e o restante ficará a cargo do município.

A opção por esse tipo de sistema, com o descarte da idéia de construção de um metrô, teve como um dos argumentos favoráveis o fato de que cobrirá 72% da área urbana, enquanto que o metrô chegaria apenas a 16%, favorecendo a inclusão de extratos mais pobres da população. A idéia do metrô ou trem ligeiro foi posta de lado, entre outros motivos, porque a capacidade de endividamento do município de Cali não conseguiria nem sequer cobrir 20% dos custos do projeto. A revista destaca que a viabilidade do SITM é tão evidente que já foram conseguidos todos os recursos para sua realização.

O SITM terá 49 quilômetros de corredores troncais – com demanda superior a 60 mil passageiros diários, que ocuparão as principais vias da cidade. Haverá também outros 200 quilômetros de corredores complementares.

Outras cidades. Outras cidades colombianas que terão sistemas parecidos com o TransMilênio são Pereira, que precisa atender a 310 mil passageiros por dia e terá um sistema de 14 quilômetros, com construção prevista para o segundo semestre de 2003. Para 2004 prevê-se o início de construção de sistemas similares em Barranquilla, Cartagena e Bucaramanga. Já Medellín pensa em constituir um sistema alimentador para o metro e Bogotá passará a contar com outras duas linhas, uma das quais a ser entre em novembro de 2003.

Recentemente, a *Gazeta Mercantil* anunciou que seis empresas brasileiras, reunidas em formando três parcerias – Scania e Comil, Mercedes-Benz e Busscar e também Volvo e Marcopolo – fornecerão, até 2005, 335 ônibus articulados para a segunda fase do Projeto TransMilênio. Os ônibus serão montados na Colômbia. O negócio alcança 65 milhões de dólares. A primeira fase do TransMilenio havia absorvido 460 articulados vendidos por empresas brasileiras.

BNDES aprova financiamento de R\$494 milhões para segunda fase do sistema integrado de transporte de SP

Com um financiamento de R\$ 494 milhões, aprovado no final de junho de 2003, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) vai apoiar a segunda etapa do programa de implantação do sistema integrado de transporte urbano de passageiros da cidade de São Paulo, que recebeu o nome de *Interligado*. Esse valor corresponde a 52% do total de investimento previsto nesta fase do projeto, que é de R\$ 935 milhões.

Com esses recursos será feita a adequação e a ampliação da infra-estrutura do novo sistema operacional, com a implantação de dois corredores totalmente segregados – na Avenida 23 de Maio e no Rio Bonito, a reforma e a modernização de outros dois corredores já em operação, na Avenida Nove de Julho e em direção à Vila Nova Cachoeirinha, bem como a implantação de outros corredores com o sistema de faixa exclusiva.

Somados ao pioneiro corredor da Avenida Paes de Barros e aos três corredores da primeira fase do projeto, denominados Pirituba-São João, Guarapiranga e primeira linha de um veículo leve sobre pneus (VLP), os novos equipamentos comporão um sistema de vias com bom nível de segregação física e privilégio ao transporte público. Ao todo, o sistema passará a ter cerca de 100 quilômetros de corredores exclusivos para o transporte público.

O novo modelo objetiva melhorar o desempenho do transporte por ônibus na capital, responsável, atualmente, pelo atendimento de 38% da demanda de transporte público na Região Metropolitana de São Paulo. O projeto trará, entre outros benefícios, a redução do tempo das viagens, a diminuição do número de ônibus e automóveis em circulação e o aumento da segurança para os usuários do transporte coletivo e para os pedestres.

Metrô-SP tem operação de todas as suas linhas certificada pelo sistema internacional de normas da qualidade

O Metrô de São Paulo recebeu no final do primeiro semestre de 2003 a Certificação NBR ISO 9001:2000, com o escopo de planejamento, gerenciamento e prestação de serviços na operação das Linhas 2 – Verde, 3 – Vermelha e 5 – Lilás. A certificação foi feita pela entidade certificadora brasileira reconhecida internacionalmente Fundação Carlos Alberto Vanzolini, ligada à Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. A Linha 1 – Azul já havia obtido a mesma certificação em setembro de 2002.

Ganhos. O gerente de Operações do Metrô-SP e coordenador do GT de Energia, da ANTP, Conrado Grava de Souza, explica que a certificação recentemente obtida trouxe dois grandes ganhos para o Metrô-SP, sendo um deles incorporar, de modo sistemático e definitivo, opiniões e expectativas dos usuários no processo produtivo, por meio de análise crítica feita pelo corpo gerencial da operação. “O foco no cliente balizou todo o processo de gestão”, disse.

Um segundo ganho está na identificação das atividades e conscientização de todo o pessoal envolvido na operação, demonstrando sua contribuição para manutenção da política da qualidade.

A certificação não encerra o processo de qualidade. “Começa agora um novo ciclo do sistema de qualidade, cujo pressuposto é a melhoria contínua, com reavaliação dos

nossos serviços por meio de pesquisa junto aos usuários, com ratificação e ou retificação dos requisitos de serviços assumidos pelo corpo referencial e redefinição de metas para o próximo período.

Macro-processos. Entre o momento em que o usuário ingressa na estação de origem até quando chega à estação de destino, o Metrô responsabiliza-se por cinco macro-processos: 1) Prover direito de viagem – informações sobre bilhetes e tarifas, facilidade para comprar o bilhete; 2) Prover viagem – conforto e rapidez na viagem, pouca espera na plataforma; 3) Prover atendimento – informações sobre localização das estações, o fluxo nas estações, horários, como agir em situações de anormalidade, serviços de integração; respostas rápidas a reclamações, sugestões dos usuários; acessibilidade e atendimento a portadores de deficiência, disponibilidade de primeiros socorros, serviço de achados e perdidos; 4) Prover segurança operacional – incluindo equipamentos e instalações adequados e sinalizados para evitar acidentes, presteza na atuação, empregados operativos reciclados e estações e trens limpos, e 5) Prover Segurança Pública – por meio de empregados escalados para realizar ação de presença, com repressão ao crime dentro do sistema e repressão ao comportamento inadequado.