

BARATEAMENTO DE TARIFAS

“As pessoas que ganham um salário mínimo não têm condições de usar o transporte público”, afirma Nazareno S. Affonso, da ANTP. Ele defende a necessidade de uma política de custeio para o transporte público, a exemplo da saúde e educação; e impostos como o IPVA e a CIDE devem ser

canalizados para o custeio destes investimentos. A gratuidade, o transporte clandestino e a falta de isenção fiscal são ingredientes que pesam no preço da passagem, e a ANTP em conjunto com a NTU tem encaminhado ao governo as propostas do setor. *Fonte: Ônibus nº 20, jun. 2003. (www.fetranspor.com.br)*

NOVO DENATRAN. Parece inacreditável, mas o DENATRAN-Departamento Nacional de Trânsito, existente há 36 anos, conta apenas com 11 funcionários. Numa palestra para os diretores de DER's, o diretor do órgão, Ailton Brasiliense, disse que é urgente sua reestruturação e o novo governo reconhece que o órgão como está não pode exercer suas funções de fiscalização. A idéia é transformá-lo numa autarquia, abrindo a possibilidade de uma administração técnica e financeira mais autônoma. *Fonte: ABDER Notícias. Nº 43, jul. 2003 (www.abder.org.br)*

BICICLETA, VEÍCULO URBANO? Pesquisa realizada na RMSP demonstra que a bicicleta é um excelente veículo de acesso às instalações de transporte intermodal, bem como aos bolsões urbanos de grande concentração de empregos. Tomando-se o conceito de “custo generalizado” (soma das despesas monetárias ligadas ao modo de transporte utilizado em um dado trajeto, relacionado à duração deste trajeto), propõe-se o uso de uma nova unidade, o da “velocidade generalizada”, que, pelo mesmo processo, resultaria da conversão de despesas em tempo e o tempo em velocidade. Conclusão do trabalho: a bicicleta, veículo de maior velocidade generalizada, mostra-se tanto mais eficiente, em relação aos outros veículos, quanto menor o nível salarial de seu proprietário. *Fonte: Engenharia. nº 557, jun. 2003, p. 64 (www.brasilengenharia.com.br)*

BALANÇO NTU. O Anuário NTU 2002/2003 traz uma radiografia do transporte urbano e os fatos marcantes no período. Não obstante os principais indicadores de desempenho estarem num patamar cerca de 30% abaixo da situação de 1995, o setor apresenta indícios de melhoria. Pesquisa recente mostrou que as classes D e E, que são 45% da população brasileira, representam apenas 27% dos usuários dos ônibus urbanos. Isso mostra que o

ônibus está virando artigo de luxo para os pobres e que “a solução exige a mobilização de todos os agentes setoriais e da própria sociedade num amplo movimento pelo barateamento das tarifas do transporte coletivo urbano”. Outro fator ressaltado é a onda de violência que atinge as empresas de transporte. *Fonte: NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. 2003 (www.ntu.org.br)*

TRÂNSITO DE SÃO PAULO. Um dos objetivos da CET é evitar o caos no trânsito da capital paulista. São mais de 10 milhões de hab. e uma frota de 5,4 milhões de veículos. Quanto aos transportes públicos, são mais de mil linhas de ônibus com 10 mil veículos transportando cerca de 40% da população e mais de 6 mil peruas. Para administrar o trânsito, a CET conta com 3.899 funcionários, dos quais 2.200 são operadores e técnicos de trânsito; 773 veículos de apoio e 174 câmaras de vídeo instaladas em pontos de maior movimento. Em média, 6.400 multas foram aplicadas por dia, que resultou numa arrecadação de R\$ 317 milhões em 2002. Seu orçamento para 2003 é de R\$ 251 milhões, 38 milhões a menos que o ano anterior. *Fonte: Revista CNT. nº 95, mai. 2003, p. 39 (www.cnt.org.br)*

FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE. Os R\$ 750 milhões recolhidos anualmente

pela Prefeitura de Londres com o pedágio urbano (R\$ 30 reais), se destinam a financiar o transporte público. Esta política de transferir recursos do transporte individual para o transporte coletivo, tem a concordância do Secretário Nacional e da Mobilidade Urbana, José Carlos Xavier. Ele acha que “é preciso alterar a forma de financiamento do transporte; que o modelo vigente, baseado em recursos tarifários, já se esgotou” e defende a busca de fontes extratarifárias. Existe uma convicção que este modelo sobrevive baseado no sacrifício da população usuária do transporte coletivo. *Fonte: NTUrbano. ano X, nº 93 abr. 2003*

TRANSPORTE NO CAIRO. A Grande Cairo tem mais de 15 milhões de habitantes. A mobilidade urbana se encontra em torno de 1,5 viagem por dia/hab. e a frota de automóveis tem um crescimento de 4% por ano. A cidade conta com duas linhas de metrô com 62 km.; uma rede de bonde com 50 km.; trem de subúrbio; 4 mil ônibus e 8 linhas de barcos navegando sobre o Rio Nilo. Para evitar o caos, o Governo elaborou o Plano de Transporte 2002-2022, cuja obra principal é a construção da linha 3 do metrô. *Fonte: Le Rail. nº 99, mar. 2003, p. 30 (www.lerail.free.fr)*

CARGA URBANA. Conciliar interesses conflitantes entre o poder público, transportador, comerciante, fabricante e a comunidade (que vê os veículos de carga atrapalharem o trânsito) foi o tema do workshop promovido pela Fiat, com a participação de pesquisadores acadêmicos e executivos de transportadoras de carga. A regulamentação dos serviços deve partir da integração dos agentes interessados, com a colaboração das universidades no sentido de modernizar o setor. Há um entendimento que já existe uma sofisticada tecnologia disponível no Brasil que precisa ser empregada. *Fonte: Frota & Cia. nº 63, mai. 2003, p. 20.*

CONTROLE DE TRENS. A “East Japan Railway” criou um sistema de controle automático digital de trens. No ATC tradicional os sinais de frequência são utilizados para reconhecer a velocidade do trem e comparar com a velocidade autorizada dentro de cada trecho da linha. Trata-se, portanto, de um controle não contínuo. O ATC digital vem justamente permitir um controle contínuo, otimizando o controle operacional. Descrito de forma didática as características, detalhes técnicos e diagramas funcionais do novo controle automático de trens. *Fonte: Rail International. mai. 2003, p. 3*

COMBUSTÍVEIS. Pesquisadores da Carleton University, no Canadá, desenvolveram um modelo de consumo de combustível aplicado aos ônibus que operam em corredores exclusivos. O modelo, aplicado aos ônibus padrão e articulados, foi adaptado de outro já utilizado em veículos pesados tendo incorporado alguns dados tais como o projeto de via e as características operacionais dos ônibus. *Fonte: Journal of Advanced Transportation. V. 37, nº 2, spring 2003, p. 139-157 (www.advanced-transport.com)*

CÉLULA DE COMBUSTÍVEL. “Acredita-se que o hidrogênio e a célula de combustível serão para o século 21 o que o petróleo foi para o 20”, afirma Cláudio Rodrigues, superintendente do IPEN. O Brasil já tem o domínio dessa tecnologia e fabrica células de combustível de pequeno e médio porte, e este ano concluirá um gerador capaz de iluminar um edifício. Não por acaso, o estande da Eletrocell foi o mais visitado no *Brasil Tech Day*, mostra realizada em Washington. O Brasil receberá, em breve, os primeiros oito ônibus a hidrogênio de um programa da ONU, previstos para circular na RMSP. *Fonte: Indústria Brasileira. nº 26, abr. 2003, p. 44 (www.cni.org.br)*

INSPEÇÃO VEICULAR. É notório o sucateamento da frota em circulação no País. A idade média supera os 11 anos para os veículos leves e está próxima dos 15 para os pesados. O mau funcionamento de seus componentes e sistemas de segurança é responsável por acidentes. É urgente a implantação do programa de ITV (Inspeção Técnica Veicular), cujos procedimentos estão estabelecidos nas normas da ABNT e resoluções do Conama. Resta regulamentação do governo federal para a instalação de um sistema único e integrado (segurança e emissões) no País, com critérios uniformes para avaliação dos veículos. *Fonte: Jornal do Empreiteiro, Nº 20, 1-15 de maio de 2003.*

Pesquisa e condensação produzidas pelo especialista em transporte Antônio José da Silva e pelo bibliotecário e documentalista José Domingos de Brito

PAZ NO TRÂNSITO EM BRASÍLIA

Desde 1994, quando o Governo do Distrito Federal escolheu a cidadania no trânsito como uma de suas metas, passando pela Caminhada pela Paz no Trânsito em setembro de 1996, que reuniu 25 mil pessoas, e o lançamento da campanha “Dê Sinal de Vida” em 1997, a segurança tem melhorado bastante. A redução dos acidentes no período 2000/2001 em relação a 1995/1996 foi de 31%, com a redução de 43% de atropelamentos. Brasília é a única

cidade brasileira onde o motorista pára antes da faixa ao simples sinal do pedestre. A campanha ensinando como atravessar a faixa de pedestres, reforçada nos jornais e rádios para conscientizar os motoristas, tornou o trânsito de Brasília mais civilizado. A campanha já foi transplantada para Goiânia, Natal e Boa Vista. *Fonte: Indústria Brasileira. nº 27, mai. 2003, p. 40 (www.cni.org.br) e Revista CNT. nº 96, jun. 2003, p. 50 (www.cnt.org.br)*