

## AUTOMÓVEL SUBSIDIADO

De acordo com Cláudio de Senna Frederico, da ANTP, "se todos os custos forem calculados, o automóvel já é um dos produtos mais subsidiados do planeta". Pelos cálculos mundiais, seu comprador desembolsa de 10% a 20% do custo total, que inclui a construção de ruas e estradas, policiamento, rede hospitalar, custos da poluição etc. O autor faz uma crítica contundente aos benefícios

concedidos à indústria automobilística em detrimento do ônibus, defende a aplicação do dinheiro público no "coletivo" e participa de um grupo de 10 especialistas, que deverão formular as recomendações e a visão desejável para o transporte público em todo o mundo, para apresentação no VI Congresso Mundial da UITP em 2005. Fonte: *Ônibus*, nº 21, ago. 2003, p. 4 ([www.fetranspor.com.br](http://www.fetranspor.com.br))

## ANATOMIA DO CONGESTIONAMENTO.

Estatísticas oficiais estimam que em 1996 os ingleses perderam 1,6 bilhão de horas no congestionamento. Em Los Angeles, a perda anual por pessoa pulou de 47 horas em 1982 para 136 horas em 2000, causando um prejuízo de US\$14,635 milhões à cidade. Bangkok tem 6% de sua produção comprometida com o congestionamento, enquanto no Rio de Janeiro e São Paulo, o transporte público tem seu custo operacional aumentado em 10% e 16% respectivamente. Tais dados refletem a discrepância no aumento global da frota de veículos: de 50 para 580 milhões entre 1950 e 1997, com a diminuição do transporte público. Neste mesmo período, a participação dos ônibus e ferrovias no volume de tráfego da Europa Ocidental caiu de 70% para 15%. O autor sugere que os planos de transportes devem, também, ter a qualidade do ar como objetivo. *CHANDRACHUR, G. The anatomy of congestion. Down to the Earth, may 15, 2003. p. 26-31*

**MOBILIDADE E POBREZA.** Saiu o relatório preliminar do projeto "Mobilidade e Pobreza", em elaboração pelo ITRANS-Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte em parceria com a ANTP, IPEA e Ministério das Cidades. O objetivo é conhecer os atuais padrões de mobilidade e as condições de acesso aos serviços de transporte coletivo pelas populações de baixa renda nas grandes cidades brasileiras. Busca-se conscientizar a sociedade sobre a necessidade de ações efetivas para eliminar os obstáculos à mobilidade urbana da população de baixa renda e assim contribuir para a redução da pobreza e para a inclusão social. Fonte: *ITRANS*, ago. 2003 ([www.itrans.org.br](http://www.itrans.org.br))

**ESTACIONAMENTO INTELIGENTE.** A European Union Road Federation está

desenvolvendo uma tecnologia de administração de estacionamento denominada e-Parking. O sistema, baseado em telefonia móvel, permitirá ao motorista obter informações sobre vaga disponível, fazer reservas, acessar o espaço e pagar pelo serviço sem sair do carro. Além de reduzir o tempo de busca de estacionamento, pode-se constituir numa medida de estímulo à utilização dos transportes públicos combinado com as soluções oferecidas. ([www.erf.be/eparking/](http://www.erf.be/eparking/)) Fonte: *Traffic Technology International*, mar. 2003, p. 46

**PISO DE MADEIRA.** A Carris Porto-Alegrense, concessionária do transporte coletivo da capital gaúcha, está utilizando piso de madeira em seus novos ônibus. Além de mais leve, custa 30% mais barato do que alumínio. Mas as vantagens não ficam por aí. A madeira absorve o ruído do motor no interior do veículo melhor que o alumínio e contribui também para amenizar a temperatura ambiente, por conduzir menos calor. A madeira vem de florestas plantadas. Fonte: *Fetronor Express*, nº 278, 11/2003

**GERAÇÃO DE TRÁFEGO.** Lançado o livro *Estudo de pólos geradores de tráfego e de seus impactos nos sistemas viários e de transportes*, de Licínio S. Portugal e Lenise G. Goldner, com o objetivo de sistematizar o conhecimento na área. São considerados pólos geradores de tráfego (PGTs) empreendimentos com potencialidade de criar impactos no tráfego e no transporte. Foram tomados como base de comparação estudos realizados nos EUA e analisados os principais tipos de PGTs existentes, particularmente os shopping centers e supermercados brasileiros. Fonte: Editora Edgar Blucher. São Paulo, 2003

**FIM DO TRÓLEBUS?** Conta-se uma anedota que ao se criar o trólebus, a idéia era combinar o melhor das diversas formas de transporte urbano e obter a rapidez

do metrô, a capacidade do trem, a flexibilidade do automóvel e o custo reduzido do ônibus. Mas, no final, o trólebus saiu com a pouca rapidez do trem, pouca capacidade do ônibus, pouca flexibilidade do metrô e o custo elevado do automóvel. Mas há quem defenda o sistema alegando uma melhoria da qualidade de vida, já que ele não agrava a poluição ambiental e sonora; favorece a implantação de corredores de tráfego; oferece mais conforto e tem maior tempo de vida útil. Fonte: *Urbs*, nº 31, ago. 2003, p. 14

## BILHETAGEM AUTOMÁTICA.

Pesquisa da NTU revela que 10 capitais brasileiras já utilizam o sistema e que nos próximos meses mais 11 capitais devem aderir à bilhetagem automática. Nos sistemas implantados, a tecnologia sem contato prevalece em cerca de 70% das cidades e em 83% dos casos, a bilhetagem é administrada pelas empresas privadas. Entre os benefícios estão o maior controle das gratuidades e a possibilidade de melhoria dos serviços, a partir de uma base de informações sobre oferta e demanda. O sistema apresenta vantagens como a redução de tempo de embarque e do volume de dinheiro ou passes, o que oferece mais segurança. Fonte: *NTUrbano*, nº 94, jun. 2003 ([www.ntu.org.br](http://www.ntu.org.br)) e *Jornal do SETPES*, nº 78, set. 2003

## CONTROLE DA POLUIÇÃO.

Em 2004, com a entrada em vigor da nova Lei de Emissões Proconve V (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores), teremos um divisor de águas no transporte comercial do País. Gradativamente, até 2006, o País só permitirá a comercialização de caminhões e ônibus novos com motores eletrônicos, mais econômicos e menos poluentes. Calcula-se que 80% da frota (1,6 milhão de veículos) deverá ser reposta, fazendo o consumo de diesel cair 30%, levando a economia anual de R\$ 10 milhões. Fonte: *Frota & Cia*, nº 63, mai. 2003, p. 14

## PORTADORES DE DEFICIÊNCIA.

O BNDES criou o "Programa de Apoio à Inclusão da Pessoa Portadora de Deficiência" destinado às empresas interessadas em promover a adequação de seus

ambientes, visando à recepção de pessoas portadoras de deficiência. As condições de financiamento são facilitadas e a participação do BNDES pode ser de até 100%. Podem ser financiadas, obras de acessibilidade, aquisição de equipamentos, consultoria, capacitação de pessoal e atividades que promovam a inclusão social e o desenvolvimento pessoal dos portadores de deficiência. Fonte: *Informe BNDES*, nº 173, ago. 2003 ([www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br))

## VANS X MICROÔNIBUS.

O exagero na superlotação das vans foi um dos principais motivos que levou a Prefeitura de São Paulo decidir pela substituição por microônibus. Tendo em vista que a capital paulista representa 20% do mercado anual de vans no País, houve uma acentuada retração na indústria destes veículos. Os "perueiros" têm um prazo de 18 meses, a contar de 15 de julho de 2003, para aderir ao novo sistema, contando com a ajuda da Cooperfat (uma linha de crédito fornecida pelo Banco do Brasil). Já as montadoras parecem ter absorvido bem o impacto, pois vêm se preparando para isto desde o ano passado. Fonte: *Negócios em Transporte*, nº 7, ago. 2003, p. 14

## O IMBRÓGLIO DA CIDE.

Neste ano, o orçamento prevê uma arrecadação de R\$ 8,807 milhões com a CIDE, mas a realidade mostra que esse total pode ultrapassar os R\$ 12 bilhões. Muito se poderia fazer na infraestrutura de transportes se tal montante fosse aplicado em suas finalidades legais. Como esse imposto é chamado de "contribuição", o governo federal não fica obrigado a dividi-lo com Estados e Municípios. Assim como a CPMF foi criada para subsidiar o SUS e foi desvirtuada, a CIDE "caiu num buraco rodoviário, desviou-se pelo acostamento e despencou na ribanceira". O setor dos transportes se mobiliza agora com a reforma tributária para ver o que dá para fazer e resgatar seus objetivos. Fonte: *Revista CNT*, jul. 2003, p. 37. ([www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br))

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

## TRANSPORTE FRETADO

Um dos temas do 4º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo do Estado de São Paulo, ocorrido em setembro de 2003, foi a regulamentação do setor. Para o especialista Laurindo Junqueira, "a regulamentação de hoje é capenga" e o setor precisa ser mais agressivo na cobrança de uma nova regulamentação antes que o transporte clandestino

entre no transporte fretado e rodoviário como já o fez no transporte urbano. Ele defende também uma maior fiscalização por parte do Estado e reconhece que o número de fiscais é pequeno: "O Estado está prevaricando porque a fiscalização realmente é um dever nosso". Fonte: *Novos Caminhos*, nº 27, jul. 2003 ([www.transfretur.org.br](http://www.transfretur.org.br))