

PANORAMA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

REDE DO RECIFE

O gerenciamento do transporte coletivo do Recife passa por uma grande transformação. A fim de reduzir custos e otimizar o serviço, extingue-se a EMTU e cria-se a RMR—Rede Metropolitana do Recife, um consórcio entre o governo e 14 prefeituras. O Estado passa a ter 51% das ações do Consórcio; a prefeitura do Recife fica com 30% e as outras

prefeituras com 19%. Estão previstas a expansão do Sistema Estrutural Integrado (SEI), que integra ônibus e metrô, e a revisão do modelo da Câmara de Compensação Tarifária. Com esta mudança, é reforçada a parceria entre municípios e Estado e a busca de recursos junto ao governo federal e organismos internacionais. Fonte: *FETRONOR News*. Nº 295, out. 2003.

TRANSPORTE INTELIGENTE. O Brasil precisa estabelecer sua própria "arquitetura" de sistemas de transporte inteligente (ITS) no gerenciamento das atividades urbanas: controle de tráfego, arrecadação e controle de pedágios, rastreamento de veículos, gerenciamento do transporte público, inspeção veicular, aplicação de multas, sistemas de informação, etc. A necessidade de uma "arquitetura" própria deve-se à absoluta necessidade de integração entre os diversos elementos e subsistemas que se interpõem no fluxo das informações. Fonte: *ALCANTARA, L.C.; ALOUCHE, P.L. A importância da integração nos Sistemas de Transporte Inteligente-ITS. Revista CREA-SP Nº 11, out. 2003*

POLÍTICA DE TRANSPORTES. Quais as políticas de transportes urbanos de amanhã? O Commissariat Général du Plan (governo francês) propõe recomendações e algumas ações realistas já existentes, mas que são pouco ou mal exploradas: 1) Reafirmar concretamente as ligações entre políticas urbanas e políticas de mobilidade; 2) Coordenar melhor a organização dos transportes urbanos; 3) Ampliar os sistemas de financiamento, como o pedágio urbano e a transformação radical da gestão dos estacionamentos. Fonte: *Trans Flash*. Nº 286, oct. 2003. (www.certu.fr)

EM CURITIBA. Destaca-se o caráter pioneiro e inovador do corredor de ônibus de Curitiba, realizado no âmbito de um Plano Diretor consistente. Análise das soluções adotadas com menor custo e aproveitamento total da infraestrutura viária; detalhamento da estação-tubo, sua implantação e operação; a estética urbana, etc. Curitiba conta 72km de canaletas exclusivas, opera 2.160 ônibus, faz 21 mil viagens dia/útil e transporta 1,9 milhão de passageiros/dia com um grau de satisfação dos usuários de 89%. Fonte: *Urbs*. Nº 32, nov. 2003, p. 22.

SISTEMA INTERLIGADO. Ampla reportagem sobre o Sistema Interligado de Transporte Público da Capital, em implantação em São Paulo. O objetivo é integrar a rede física, operacional e tarifária oferecendo mobilidade adequada e boa qualidade de serviço. Serão criadas linhas estruturais operando de forma interligada com as locais, utilizando ônibus, mini e microônibus, além de corredores exclusivos e terminais inteligentes. Com investimentos de R\$ 1,6 bilhão, o "Interligado" pretende revolucionar o maior sistema de transporte público sobre pneus do mundo. Fonte: *Revista Engenharia*. Nº 559, out. 2003. (www.brasilengenharia.com.br)

TREM METROPOLITANO DO RIO. A SuperVia dobra a oferta de viagens e se prepara para atingir lucro operacional após cinco anos. Em 1998 o sistema transportava 145 mil passageiros/dia e hoje atende a 360 mil. O programa de modernização incluiu a remodelação de 47 das 89 estações, drenagem de 50 km de via, a troca de 73 mil dormentes e a triplicação do número de trens. Como resultado apresenta uma significativa redução dos intervalos (6 min.), pontualidade de 91,24% e regularidade de 99,55%. A meta é chegar em 2007 com 650 mil usuários por dia. Fonte: *Revista Ferroviária*. ano 64, Nº 10, out. 2003, p. 42. (www.revistaferroviaria.com.br)

ESPRAIAMENTO URBANO E OBESIDADE. Pesquisa realizada nos EUA revela que o alastramento urbano tem influência sobre a saúde dos habitantes. Foi demonstrado que os habitantes de áreas urbanas muito espalhadas caminham menos, pesam mais e são mais hipertensos do que aqueles que residem em áreas mais compactas. O estudo ecológico revela que a forma urbana está associada a algumas formas de atividade física. Fonte: *American Journal of Health Promotion*. V. 18, nº 1. oct. 2003. p. 47.

SEGURANÇA VIÁRIA. Com a média de 8 mil mortos e 100 mil acidentes/ano, as vias francesas estão entre as mais mortíferas da Europa. Assim, o Governo adotou uma série de medidas: 1- Controles. Aumento do número de fiscais e policiais de trânsito, além da implantação de mais mil radares; pagamento imediato das multas; controle de velocidade; centralização dos avisos de contravenções etc. 2- Sanções. Aumento da pena para até 10 anos de prisão e pagamento de 150 mil euros em caso de homicídio; aumento da perda de pontos para renovação da carteira de habilitação etc. 3- Formação. Permissão provisória de 3 anos para condutores novatos; exame médico de 2 em 2 anos para maiores de 75 anos; maior rigor no exame prático; melhoria da formação dos instrutores de auto-escolas etc. Fonte: *Revista ABRAMET*. ano 21, Nº 42, p. 34 (www.abramet.org.br)

CUSTEIO DA GRATUIDADE. O Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro deliberou em 02/07/03, por 17 votos a 1, pela necessidade de fonte de custeio do transporte de idosos, estudantes e deficiente, julgando inconstitucional a Lei Estadual nº 3339/99, que prevê a gratuidade. O governo não questionou a medida e em 17/07 sancionou a Lei 4.130, que estabelece na dotação orçamentária para 2004, a indicação da fonte de custeio. Na opinião da FETRANSPOR, é uma decisão histórica que vem atender uma antiga reivindicação do setor. Fonte: *Relatório Fetranspor*, Nº 763, 01/07/03 e *Technibus*. Nº 59, ago. 2003

METRÔ AUTOMÁTICO. A UITP prevê que cada vez mais as grandes cidades seguirão o exemplo de Singapura ao introduzir a automação total em seu metrô. Automação total significa, entre outras coisas, a ausência do operador de trem e sua implementação é uma resposta à necessidade de melhoria do serviço e eficiência econômica. É sabido que existe no público uma certa resistência a

viajar num metrô sem operador, porém acredita-se que os operadores deslocados dessa função possam trabalhar, na fase de implantação, nas plataformas junto aos passageiros no sentido de amenizar o temor. Fontes: *UITP Press Release*. 27/07/2003 e *International Railway Journal*. v. 43, Nº 5, may. 2003 (www.railjournal.com)

MOBILIDADE COMBINADA. Como integrar a ferrovia com outros modos de transporte? Esta é a questão colocada pela CFF (Suíça), que vem realizando uma série de intervenções nas estações para atrair os passageiros. É na estação que se concentram as dificuldades de acesso a todo o sistema ferroviário: como chegar até lá? Onde deixar o carro ou bicicleta? Como obter o bilhete de passagem? Qual plataforma e como trocar de trem? As intervenções abrangem desde o pedestre na estação, passando pelo ciclista que deseja guardar ou levar sua bicicleta, até o motorista que quer deixar o carro estacionado. Resta desenvolver uma mobilidade combinada trem-táxi, e a CFF está verificando a associação destes dois modos a fim de oferecer uma mobilidade ainda mais flexível. Fonte: *Rail International*. année 34, juin 2003, p. 19-25

ÔNIBUS HÍBRIDO. A Eletra, fabricante do ônibus híbrido, com sede em São Paulo, recebeu o prêmio World Technology 2003, promovido pela World Technology Network. Segundo lugar na categoria Energia, o ônibus permite a redução de até 90% na emissão de poluentes e economia de até 30% no consumo de combustível. O motor a combustão serve para acionar um gerador de energia elétrica para tração. A empresa tem 14 ônibus em circulação e já recebeu encomendas de diversos países. Fonte: *Pesquisa FAPESP*. Nº 92, out. 2003, p. 71-73.

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

MARKETING DO TRANSPORTE

No III Seminário Técnico Fetronor, em 31/10/03, discutiu-se o alto custo das tarifas. Otávio Cunha Filho, presidente da NTU e vice da ANTP, destacou as principais causas e medidas para atacar o problema. Valeska Peres, da ANTP, demonstrou como o marketing e a comunicação podem alavancar o setor e ressaltou que "o transporte não é um serviço que pode ser previamente testado; a qualidade

não é medida física, mas o resultado emocional de uma experiência, que é a viagem". Rogério Sganzerla, do Setpesp, apresentou a experiência positiva do sindicato, baseada num intenso trabalho de marketing. Eudo Laranjeiras, da Fetronor, coordenou um debate sobre as expectativas e experiências de licitação no transporte coletivo. Fonte: *FETRANOR Express*. Nº 296, 18 nov. 2003.