

## em Buenos Aires os corredores de transporte

em especial aqueles em que os programas de investimento e recuperação não foram ainda completados – necessitam de ajustes, envolvendo alguma negociação, pois as condições da economia se alteraram muito nos últimos cinco anos, especialmente, em razão da recente crise.

O secretário também informou que a Argentina busca saídas para fazer retornar pelo menos parte dos serviços de transporte por trem de longo percurso – que contavam com uma rede muito boa no passado e que foram desativados depois do processo de concessão das ferrovias para o setor privado. “Esta é uma promessa de campanha do presidente Nestor Kirchner e respeita a vontade da maioria da população”, disse.

**Desafios e inovações.** O secretário-geral da UITP, Hans Rat, fez um breve apanhado dos principais desafios e inovações que estão atingindo hoje o transporte público em todo o mundo. Ele tocou na questão da perda de passageiros do transporte público para o transporte individual, dentro de uma perspectiva europeia e de outros países mais desenvolvidos. E falou também dos problemas que atingem a América Latina, como a falta de regulamentação e a desorganização do transporte público por ônibus.

Comentou tendências e inovações,

sobretudo, nos países de maior renda. Nesse sentido, apresentou exemplos de estratégias de marketing para retomar o cliente para o transporte público e mostrou como se vem aproveitando as novas tecnologias, como telefonia celular e Internet, + para melhorar os sistemas de informação aos passageiros.

**Jovens.** Chamou a atenção o relato da Rat sobre como trabalhar o comportamento de jovens e adolescentes, de modo a tornar o transporte público mais interessante para eles. O dirigente internacional disse que, em alguns lugares, já está havendo uma venda dos serviços de transporte público, com uso em larga escala os modernos sistemas de telefonia: o jovem não somente obtém as informações sobre o transporte público – horário que vai passar, rotas etc. — como também pode fazer a compra e o pagamento dos bilhetes por celular.

Num outro momento de sua exposição, Hans Rat afirmou que UITP que não é antagonista ao automóvel, assinalando, contudo, que a entidade tem se esforçado em desenvolver e apoiar estratégias que tenham o sentido de minimizar e racionalizar o uso do veículo individual, como a adesão a sistemas de “car sharing” (um serviço similar à locação, em que o usuário dispõe do veículo somente de acordo com suas necessidades).

## Nordeste quer discutir mobilidade urbana com enfoque regional

**T**rês eventos técnicos coordenados pela ANTP e realizados em seqüência, no período de 30 de junho a 3 de julho de 2004, em Natal – o workshop sobre o 5º Ciclo (2003/2005) do Prêmio ANTP de Qualidade, o 9º Encontro Nordeste de Transportes Públicos e o 17º Fórum Nordeste de Gerenciadores de Transporte Urbano e Trânsito –, tiveram a participação de 182 técnicos e autoridades, provenientes de 26 cidades de 15 Estados (todos os Estados nordestinos e mais Amazonas, Pará, Goiás, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul).

O vice-presidente da ANTP, César Cavalcanti, destacou o interesse pelos debates: “O auditório esteve repleto em todas as sessões, demonstrando que há uma forte necessidade de técnicos e autoridades do Nordeste discutirem as questões dentro de um enfoque regional”.

Entre os temas debatidos, estiveram a busca de alternativas para o barateamento de tarifas, os corredores de ônibus (incluindo o Projeto Expresso Urbano, coordenado pela ANTP), gestão compartilhada do transporte em conurbações, o relacionamento entre Detran e municípios e a questão do transporte metroviário no Nordeste.

Os trabalhos foram encerrados com a apresentação de um balanço final da gestão do presidente Geraldo Ferro, e a eleição de Eleuicina Maria dos Santos, secretária de Transporte e Trânsito Urbano de Natal para a presidência do Fórum Nordeste, no próximo período.

## discutem o transporte público urbano em diversos países da região

ao centro, cobrindo apenas uma determinada parte da cidade. Por isso, e em razão da falta de uma política de integração, o sistema vem sendo subutilizado.

Luiz Carlos David, presidente do Metrô-SP, fez uma exposição sobre a expansão da rede metroviária paulistana, com os projetos de extensão da Linha 2 – Verde e de construção da Linha 4 – Amarela. Ele também relatou os problemas enfrentados por sua companhia durante o processo de licitação, como confrontos judiciais que acabaram retardando o cronograma. Por sugestão de David, o debate de questões jurídicas que podem interferir no andamento de projetos de infra-estrutura de transporte público será um dos pontos a serem examinados pelo Grupo de Trabalho sobre Regulamentação.

**Outros casos.** Ana Odila Souza, da São Paulo Transportes (SPTTrans), falou sobre a reestruturação do transporte por ônibus em São Paulo, que tem por base a troncalização, com implantação de corredores para ônibus, implantação de terminais, requalificação de pontos de parada e a introdução de bilhetagem eletrônica (o *Bilhete Único*), com possibilidade de o usuário fazer mais de uma viagem com a mesma passagem dentro do prazo de duas horas. A reestruturação

trouxo também a organização dos perueiros em cooperativas, a maioria delas com micro-ônibus, e não mais com vans.

*Trânsito Rápido para Ônibus em Quito* foi o tema desenvolvido por R. Lopes, da empresa Sistemas de Trólebus do Equador. Ele explicou que a capital equatoriana tem hoje mais de um corredor em operação, sendo que o mais antigo é operado por trólebus e os mais recentes por veículos com motor diesel de baixa emissão.

**TEU.** A última exposição da manhã coube ao vice-presidente da ANTP, Cláudio de Senna Frederico, que apresentou alguns pontos de uma pesquisa organizada pela ANTP sobre corredores de ônibus, desenvolvida no contexto do projeto Transporte Expresso Urbano (TEU). Essas informações farão parte de um estudo a ser empreendido pelo Grupo de Trabalho de Corredores de Ônibus, na UITP.

**Integração.** Na Sessão 2 – *Integração dos Corredores de Transporte*, Cristóbal Pinto falou sobre o modelo institucional do Consórcio de Madri, incluindo políticas tarifárias e subsídios. Chamou a atenção o fato de que, em razão de haver subsídio superior a 50% para a operação do sistema, um bilhete mensal para uso em toda a rede

de transporte público, quantas vezes o usuários quiser ou necessitar, custa, em euros, um preço menor do que o custo equivalente ao uso de duas passagens diárias durante um mês, nas maiores cidades brasileiras.

A *Integração ônibus-ônibus em Porto Alegre* foi o título da exposição de Daniela Moraes da Silva, da EPTC, do Brasil. Ela fez uma apresentação geral sobre o funcionamento do sistema integrado na capital gaúcha. Por sua vez, Aurélio Rojo, secretário geral da Associação Latino-americana de Metrô e Subterrâneos (Alamys), fez uma apresentação sobre o ‘estado-de-arte’ dos VLTs no âmbito das operadoras associadas à sua entidade.

Na etapa final dos trabalhos, J.C. Latorre, representante da ITS, uma entidade internacional que atua no Chile, falou sobre novas tecnologias de informação e controle para transportes. Víctor Raul Martínez, eleito vice-presidente da UITP, fez um relato sobre a infra-estrutura de integração em Bogotá, incluindo o funcionamento dos terminais de integração do Transmilenio.

Madalena Garcia, da BHTrans, mostrou levantamento desenvolvido no âmbito da ANTP, sobre como anda a integração no Brasil, tema que será expandido pelo Grupo de Trabalho de Integração, constituído no âmbito da Divisão América Latina.