

**SÚMULA DA 4ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE INTEGRAÇÃO DE SISTEMAS DE TRANSPORTE
E DESENVOLVIMENTO DE TERMINAIS DE PASSAGEIROS**

Data: 02 de dezembro de 2004

Local: ANTP

Presentes:

Alberto Lima – ANTP - STM
Roberto Veloso – CMTC - Goiânia
André Fialho – AGKF Eng. - Curitiba
Hélcio Raymundo - SETPESP
Josef Barat - PLANAM
Eduardo Facchini – PMG – STT
Sandra Stephani de Souza – CET/SP

Ademir Gusmão Fonseca – STM/SP
Yoshio Arakawa - ARTESP
Alberto Lauleta - CPTM
Mário Imura – ARTESP

Assuntos discutidos:

Primeira parte:

Apresentação: Josef Barat – PLANAM

“Integração Institucional de Sistema de Transporte.”

Resenha:

(foi gentilmente cedido pelo palestrante documento escrito e em “power point” com mais informações sobre o tema que estará à disposição no acervo técnico da Comissão)

Primeiramente foi feita uma abordagem sobre modelos existentes de integração de Sistemas de Transporte em regiões metropolitanas do mundo, sendo principalmente discutida a situação a de Madri, Paris (Ile de France) e Nova York.

Sobre Madrid discorreu sobre os três meios importantes de transporte público: trem urbano da RENFE, metrô da Comunidade Autônoma de Madri e o ônibus de entidades públicas e privadas. Para viabilizar a coordenação dos modos foi constituída o Consórcio de Transportes de Madri – CTM, que provê os serviços de mais de 97% da população e tem em suas atribuições o planejamento geral das infra-estruturas de transporte, definição de operações, esquema integrado de tarifas, etc. A política tarifária da região metropolitana a decompõe em 8 áreas concêntricas e a tarifa é proporcional ao número de áreas viajadas.

Sobre Paris e seus arredores que compõe a região de Ile de France com 11 milhões de habitantes, mostrou que o governo francês estabeleceu uma autoridade supramunicipal para a gestão e o controle dos serviços de transporte público: o Syndicat des Transport Parisiens – STP. O STP é responsável pelo tipo de serviço, seleção de operadores, modo de operação técnica e controle dos orçamentos operacionais. Apesar da existência de 83 operadoras privadas de transportes elas são responsáveis apenas por 7,5% das viagens, o restante é realizado pelas grandes companhias estatais a RATP, principal operador de metro e ônibus, a RER com um serviço de transporte expresso sobre trilhos e a SNCF de trens de subúrbio. A política tarifária se assemelha a de Madri e também os custos são cobertos por subsídios.

Sobre Nova York informou que o Sistema se compõe de metrô, ônibus urbanos e metropolitanos e de duas linhas de trens metropolitanos a Long Island e a Metro North. Todos os modais de transporte na área de Nova York são coordenados pela Metropolitan Transit Authority – MTA. O transporte por trem metropolitano não é integrado com nenhuma outra modalidade de transporte. Há uma política tarifária específica para cada empresa, há diferenciação de preços entre tarifas em período de pico e fora do pico e condições especiais para usuários intensivos.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Em seguida foram feitas observações interessantes e apresentados quadros sobre tópicos importantes sobre o tema:

Observações:

- As regiões metropolitanas têm formação diferente e específica. No Brasil houve urbanização e depois a formação da metrópole em muitos casos, portanto para cada metrópole há necessidade de adequação peculiar.
- As regiões metropolitanas de São Paulo têm formação diferente, a de São Paulo mais antiga foi formada sob legislação diferente das da Baixada Santista e de Campinas.
- Uma solução específica interessante é a formação de Comitê de Gestão de Passageiros que funcionaria por adesão e teria o apoio do BNDS/BID
- Pensou-se para São Paulo a implantação de uma Agência e de um Conselho nos mesmos moldes das Regiões de Campinas e Baixada Santista e da formação de um organismo de integração do planejamento de transporte metropolitano integrado à Agência.

Tópicos importantes:

- Há necessidade de se formalizar um mecanismo institucional estável entre Prefeituras e o Estado.
- Também de caminhar para concepção de uma política tarifária coordenada e abrangente, se possível subsidiar viagens a trabalho de segmentos da sociedade menos favorecidos.
- Aumentar a produtividade da operação dos corredores de ônibus por meio de tratamento operacional mais adequado, padronização de veículos, definição de intervalos, etc.
- Promover soluções mais definitivas sobre a utilização das vans no Sistema complementar de Transporte.
- Promover fiscalização conjunta para coibir o transporte irregular.

Ficará a disposição no site da ANTP / Comissão de Integração de Sistemas e Desenvolvimento de Terminais esta apresentação, bem como as realizadas em reuniões anteriores.

Agradecemos imensamente a interessantíssima e rica exposição do Dr. Josef Barat, que inclusive presenteou-nos com seu último livro, recentemente lançado:

“INFRA-ESTRUTURAS E CRESCIMENTO – Reforma do Estado e Inclusão Social”

que ficará a disposição da Comissão

Segunda parte:

Os assuntos em estudo na Comissão ficaram para serem discutidos na próxima reunião se possível inclusive com a apresentação do modelo de integração de Curitiba.

Próxima reunião: 17/02/2005 – 09h00 – ANTP

Alberto Lima
Presidente