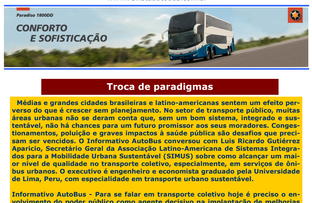
Informativo

AutoBus

Edição 223 - 28 de abril 2016

"O ônibus deve ser inovador, inteligente e ter prioridade"

www.revistaautobus.com.br



Troca de paradigmas

Médias e grandes cidades brasileiras e latino-americanas sentem um efeito perverso do seu crescer sem planejamento. No setor de transporte público, muitas áreas urbanas não se deram conta que, sem um bom sistema, integrado e sustentável, não há chances para um futuro promissor aos seus moradores. Congestionamentos, poluição e graves impactos à saúde pública são desafios que precisam ser vencidos. O Informativo AutoBus conversou com Luis Ricardo Gutiérrez Aparicio, Secretário Geral da Associação Latino-Americana de Sistemas Integrados para a Mobilidade Urbana Sustentável (SIMUS) sobre como alcançar um maior nível de qualidade no transporte público e, consequentemente, em serviços de ônibus urbanos. O executivo é engenheiro e economista graduado pela Universidade de La Lima, Peru, com pós-graduação em transporte urbano sustentável.

Informativo AutoBus - Para se falar em transporte coletivo hoje é preciso o envolvimento do poder público como agente decisivo na implantação de melhorias no segmento. Mas, convenhamos, há um descanso tão importante em um momento desfavorável vivido pelo Brasil, com consequências negativas a todos os setores econômicos?

Luis Gutiérrez - No Brasil, a aprovação da PEC 90, que torna o transporte público um direito social fundamental, é uma grande vitória para a população e para que os municípios recebam mais verbas para investir em mobilidade urbana, melhorando a qualidade dos serviços. A simples aprovação da PEC, porém, não é o suficiente. É preciso que os governos locais e regionais cobrem da União o cumprimento da Lei. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) também deve priorizar o transporte público, e as cidades devem cobrar do Governo Federal políticas públicas mais concretas de financiamento e de diretrizes de sistemas de mobilidade de qualidade. Uma das formas para isso acontecer por intermédio do Ministério das Cidades, que inclusive, pode apoiar no desenvolvimento de melhores projetos e cobrar leis mais concretas de financiamento. E, da parte dos municípios, desenvolver projetos de qualidade e que realmente atendam aos anseios da população.

Assim mesmo, a participação cidadã nos assuntos de mobilidade, participação acadêmica das universidades e grupos interessados que estejam fazendo propostas de soluções para os diferentes problemas também são necessárias. É nesse sentido, organizar o evento como o de Brasília, que outros países também fazem. É preciso seguir exemplos de sucesso que vêm dos países europeus, com autoridades metropolitanas que enfrentam o problema do transporte interurbano. No caso de Curitiba, por exemplo, a maior dificuldade é a integração intermunicipal, gerando baixa qualidade no serviço e perda de clientes para o automóvel ou motocicleta.

Essa é uma das lutas que a SIBRT/SIMUS está encarando, através da Cúpula de Cidades Líderes em Mobilidade Urbana Sustentável da América Latina - MUSAL -, que é uma plataforma de discussão permanente reunindo os prefeitos das principais cidades da região, os quais se comprometeram, ao assinar a Declaração de Lima, em trabalhar para oferecer melhores serviços de transporte público, com conforto, segurança e qualidade. Se esses governantes estão convencer os proprietários de carros privados a utilizarem os sistemas de transporte.

Acesse a entrevista completa com Luis Gutiérrez clicando no link...

http://www.revistaautobus.com.br/?p=3938

Luis Gutiérrez

Transporte cidadão

Antes de mais nada, é preciso rever a relação entre os sistemas de transporte e as pessoas. É comum ver ônibus cercados por dezenas de pedestres pelos cruzadores de veículos em interseções viárias. Idosos e pessoas com mobilidade reduzida sentem na pele esse mau tratamento quando precisam cruzar alguma rua ou avenida de tráfego intenso, onde o semáforo tem seu tempo contado, não possibilitando uma margem segura de travessia.

Mas, a tecnologia é capaz de alterar esse cenário. Na capital paranaense, Curitiba, há cerca de 1.220 conjuntos semafóricos instalados em 31 cruzamentos, próximos a unidades de saúde, hospitais e terminais de ônibus, que contam com um sistema especial que permite um maior tempo do sinal verde para a travessia. Por meio do Cartão Transcidadão, o Cartão Nosso Passe (emitidos pela Urbs - Urbanização de Curitiba, órgão gestor do transporte e trânsito curitibanos), é acionado o sinal verde para os pedestres por mais alguns segundos. Uma botoeira especial acoplada ao semáforo é acionada pelos dois tipos de cartões, fazendo com que o pedestre especial chegue em segurança ao outro lado da via.

Em acordo com levantamentos feitos pelo Projeto Vida no Trânsito, entre 2013 e 2014, foram atropelados em Curitiba 58 idosos. E, para reduzir esse índice, recursos tecnológicos sempre são bem vindos. O semáforo inteligente foi desenvolvido pela empresa paranaense Dataprom.

Foto - Cesar Brustolin/SMCS Curitiba

E inovador. É Neobus.

Financiamento para projetos e obras de transporte público

Em momentos de crise financeira, como esta que o Brasil passa na atualidade, como obter recursos financeiros para a expansão do transporte público urbano é um desafio para a mobilidade nas cidades. Nesse sentido, o ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento), com seu ideal de uma mobilidade sustentável, apresentou recentemente propostas, por meio de artigos técnicos, para ampliar a infraestrutura de transporte de média e alta capacidade no País.

Hoje, as fontes de recursos são provenientes do erário público pelas três esferas de poder, com predominância da esfera federal através de estatais e municipais. No entendimento do ITDP, é preciso viabilizar e aumentar os investimentos na área. De acordo com as recomendações da entidade, em âmbito federal os programas de financiamentos da infraestrutura devem ser permanentes, fortalecendo a capacidade financeira dos projetos.

No contexto municipal, as gestões públicas, que conhecem todas as necessidades locais, também são fundamentais para explorar novas fontes de receita, como a cobrança de taxas sobre o uso da via pública em determinados espaços, a taxação de modelos de transporte não sustentável e ainda a geração de receitas em função da valorização das propriedades privadas.

O ritmo dos investimentos é cadenciado pela valorização de políticas públicas que contemplem os recursos financeiros. Nesse quesito, planejamento é a palavra de ordem para se alcançar soluções a mobilidade.

Foto - Stefano Aguiar/ITDP

No ônibus, só com cartão

O transporte coletivo da cidade de São José dos Pinhais, na região metropolitana de Curitiba, PR, inaugurou, no início deste ano, uma forma mais ágil e segura em dinheiro em seus ônibus. De acordo com a fornecedora do sistema eletrônico de pagamento, a Empresa 1, a primeira ação foi a criação de uma tarifa diferenciada para pagamentos com cartão do transporte. Os pagantes em dinheiro representavam 37% da demanda de passageiros, contra 18% do cartão cidadão e 45% de vale transporte. Porém, com apenas três postos de venda e recarga de cartões disponíveis, o sistema não foi suficiente para fazer com que os passageiros migrassem para o cartão, e tampouco impactou positivamente nos custos da operação.

Em nota, a Empresa 1 informou que o trabalho de criação de novos postos de venda foi gradativo, seguindo uma estratégia focada nas regiões atendidas pelas linhas que concentram o maior volume de pagamento em dinheiro. Para a diretora do Consórcio Vem São José e da Auto Viação Sanjotur, Beatriz Brito, o futuro do pagamento a bordo está associado à convergência de tecnologias que agregam valor a operação e levam qualidade e conforto ao usuário. "Defendemos as soluções móvel e pretendemos levar estas inovações para a população de São José dos Pinhais", disse a executiva.

Foto - Divulgação/Sanjotur

O ônibus articulado movido por hidrogênio

O setor norte-americano e canadense de transporte público urbano feito pelo ônibus conhece há poucos dias o mais novo veículo desenvolvido pela consagrada marca fabricante de ônibus da América do Norte New Flyer. A empresa que apresentou o modelo Xcelsior XHE 60 articulado (18 metros) com tração a hidrogênio *(por células a combustível)*. Este acompanhado pelas autoridades de transporte *Alameda County Transit (AC Transit)* da Califórnia e *Metro Transit of Minneapolis*, de Minnesota.

A propulsão do novo modelo é composta por um banco de baterias, células a combustível e armazenamento para hidrogênio, conferindo, segundo a New Flyer, uma autonomia de cerca de 250 milhas, o equivalente a 400 quilômetros. As marcas Ballard Power Systems Inc. e Siemens são as fornecedoras principais do sistema de tração. O veículo, com capacidade para transportar 120 passageiros, será testado e avaliado por 22 meses na Califórnia, pela AC Transit.

O desenvolvimento do novo ônibus teve apoio do programa federal de fomento ao uso das células a combustível na tração de veículos automores da FTA *(Federal Transit Administration)* dos Estados Unidos, iniciativa entre o governo e a indústria para apoio às pesquisas, viabilização operacional e comercialização das versões com tecnologias de tração limpas objetivando a redução do consumo de petróleo e consequentemente a mitigação das emissões poluentes nos ambientes urbanos.

Foto - Reprodução/New Flyer

Transporte de baixo carbono gera benefícios

De acordo com o relatório o relatório *Oil Market Futures*, a adoção de uma mobilidade urbana sustentável ambientalmente, por meio de veículos com tração limpa, pode beneficiar o Brasil. O estudo, realizado pela consultoria inglesa *Cambridge Econometrics*, diz que o aproveitamento de tecnologias amigas do meio ambiente, como os veículos híbridos e elétricos, também ajudaria a reduzir a demanda do petróleo significativamente mais baixo - em 15% em 2020 e 29% em 2040.

A demanda por petróleo tem consequências diretas nas mudanças climáticas, efeito estufa no Planeta. Por meio de políticas de apoio a inovação tecnológica, como o maior uso de ônibus híbridos ou elétricos, por exemplo, pode-se esperar que a economia global use menos 2,5 milhões de barris de petróleo por dia em 2030 do que sem diversificação energética nas tecnologias de transporte.

Outro estudo, feito pelo Instituto TechSci Research do Canadá, projeta um crescimento muito significativo na implementação de políticas públicas em diversas cidades pelo mundo com uso de ônibus híbridos ou totalmente elétricos.

Até 2021, há um prognóstico positivo em relação ao maior uso de tecnologia limpa em tração, significando dizer que 17% de todo o volume de ônibus comercializado poderão ser de modelos com tração híbrida ou elétrica. Um dos principais países já vêm investindo na redução das emissões poluentes com a adoção de veículos elétricos e até mesmo os movidos a gás natural ou biogás.

Os principais nomes da indústria mundial do ônibus trabalham para reduzir os custos e os valores de seus produtos em última geração. Com o foco em um transporte público urbano cada vez mais limpo, entidades governamentais e privadas objetivam promover programas de incentivos, pesquisas e avaliações das novas tecnologias, com ênfase à eficiência energética.

O Brasil já dispõe de *Know How* na região elétrica para o transporte urbano

Foto - Divulgação/Metra

Agora você pode acompanhar a revista AutoBus no Facebook

https://www.facebook.com/pages/Revista-AutoBus/723249597767433?fref=ts

Editor - Antonio Ferro
Jornalista responsável - Luiz Neto - MTB 30420/134/59-SP

contato@revistaautobus.com.br ou ligue para 11 99832 3766

Revista AutoBus
www.revistaautobus.com.br