

## 19/09/2016 - 22ª Semana de Tecnologia Metroferroviária

### *Sugestões dos debates fortalecem opção metroferroviária na mobilidade urbana*

Após quatro dias de debates sobre os mais variados temas em 13 painéis, apresentação de 66 trabalhos técnicos, dos quais 16 foram ganhadores do 3º Prêmio Tecnologia e Desenvolvimento Metroferroviários ANPTrilhos-CBTU, duas palestras internacionais, uma de um especialista do Japão e outro da Alemanha, além de um painel com a presença de lideranças do setor vindos da América do Sul e da Espanha, encerrou-se na tarde de sexta-feira (16/09/2016) a 22ª edição anual da Semana de Tecnologia Metroferroviária, em São Paulo (SP).

Emiliano Stanislau Affonso Neto, presidente da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô-AEAMESP – entidade realizadora do evento-, disse que a escolha do tema central dos debates “Investir e Avançar com Eficiência” foi aprovada pela Comissão Organizadora, por entenderem que a melhor saída para a recessão econômica é buscar oportunidades por meio de investimentos e melhorias no desempenho dos serviços prestados e com aumento da produtividade.

Em entrevista concedida ao final dos trabalhos, Affonso se mostrou satisfeito com os resultados obtidos com a presença de mais de 3.400 pessoas, um público qualificado que representou quase todos os Estados e de congressistas da América Latina, Europa e Oriente. Além dos engenheiros associados da AEAMESP, representantes de todos os operadores de transportes ferroviários de cargas e passageiros, de Metrô, VLT e também operadores logísticos.

Segundo Affonso, os debates mostraram que a saída para o Brasil está nas cidades, onde vivem 94% da população. “O Brasil continuou crescendo no agronegócio, que detém a maior produtividade do mundo nos processos de produção, mas geram pouco emprego. É na cidade que se concentram os empregos e a população crescente exige transporte de melhor qualidade e de grande volume”, explica.

Segundo ele, os debates mostraram também que a multiplicação de rodovias, o incentivo ao transporte individual e o de cargas sobre caminhões no século XX foi ineficaz. A saída para a mobilidade urbana de grandes massas e o transporte de cargas em médias e longas distâncias são os sistemas ferroviários formados por metrô e trens. “Até a década de 1950, as pessoas se deslocavam por trens e as rodovias somavam 5 mil quilômetros. Atualmente são 35 mil quilômetros de rodovias que em 15 ou 20 anos estarão saturadas”, complementa.

Affonso citou, por exemplo, a decisão do governo paulista de construir linhas férreas na macrometrópole (até 120 quilômetros da capital) para transporte de cargas devido à saturação das rodovias de acesso a São Paulo. A palestra de João Gouveia, diretor de Operações da SuperVia, mostrou que o sucesso da organização no deslocamento do público no Rio de Janeiro durante a Olimpíada entre os estádios e arenas esportivas se deveu ao transporte nos trens da SuperVia, das três linhas do Metrô-Rio, do BRT (este sobre pneus) e o Veículo Leve sobre Trilhos-VLT na região central. A maior parte das ruas e avenidas que demandavam as instalações esportivas ficou bloqueada ao tráfego de automóveis e não houve congestionamentos.

“Estamos convencidos que a mobilidade nos grandes centros urbanos só terá sucesso com os sistemas metroferroviários, que precisam ser ampliados e melhorados”, disse Affonso. Desde o início das operações, o Metrô de São Paulo tem registrado aumento do número de passageiros, com exceção de parte deste ano em que a gratuidade foi estendida para pessoas a partir de 60 anos – antes o limite era 65 – e pela gratuidade aos estudantes de baixa renda, contribuindo para queda na receita tarifária.

Outras discussões que tomaram boa parte dos debates foram: a integração tarifária, as gratuidades, os subsídios às operadoras públicas ou privadas e a busca de receitas além das tarifas. Consultores, executivos, acadêmicos, representantes dos operadores trouxeram inúmeros exemplos de alternativas de soluções, como a exploração das imediações das estações, por meio da construção de shopping centers, praças de alimentação, construção de hotéis, edifícios residenciais e unidades comerciais para aproveitar áreas degradadas ou inutilizadas.

Affonso, engenheiro do Metrô de São Paulo há 33 anos, disse que as linhas do Metrô e as estações não previram a exploração comercial, mas que os shopping-centers em estações. Segundo ele, seriam as concessões à iniciativa privada, iniciadas há dez anos em São Paulo e que já são utilizadas em Salvador (BA) e que avançam da simples operação para a construção, como a Linha 6-Laranja em São Paulo.

Em seu pronunciamento de encerramento, Affonso aproveitou para anunciar ao público presente que a 23ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, promovida pela AEAMESP, já está marcada para o período de 12 a 15 de setembro de 2017, nas instalações da Universidade Paulista – UNIP, na Rua Vergueiro, em São Paulo (SP). Por sugestão do palestrante e consultor Frederico Bussinger, o tema deverá ser um balanço dos projetos, planos e promessas feitas nos cinco debates anteriores.

Digital Assessoria Comunicação Integrada